



# Nahverkehrsplan 2008 Großraum Braunschweig



Zweckverband  
Großraum  
Braunschweig



**Herausgeber:**  
**Zweckverband Großraum Braunschweig**

Frankfurter Straße 2 · 38122 Braunschweig

Tel.: 0531 242 62-0 · Fax: 0531 242 62-42

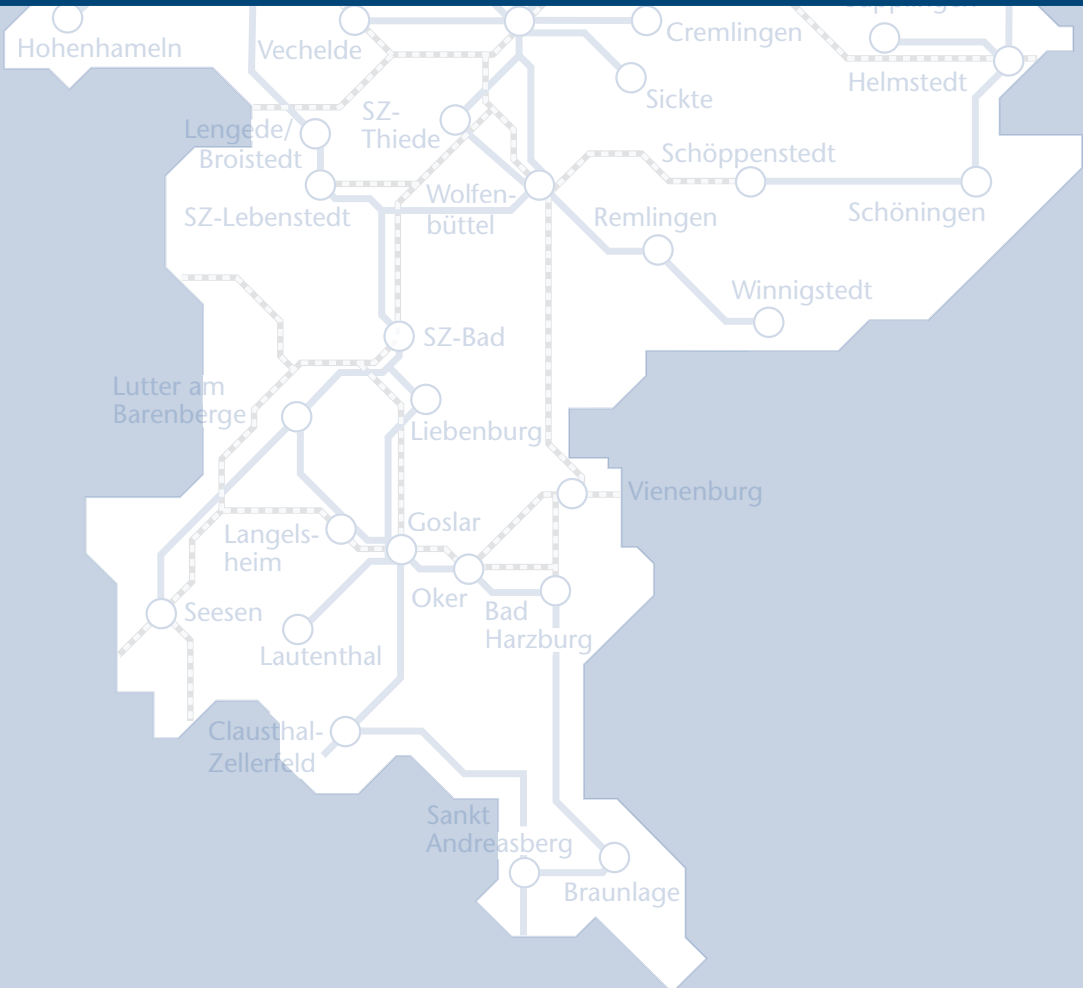
E-mail: [zgb@zgb.de](mailto:zgb@zgb.de)

[www.zgb.de](http://www.zgb.de)

© Zweckverband Großraum Braunschweig



# Nahverkehrsplan 2008 für den Großraum Braunschweig



## Nahverkehrsplan in „dritter Generation“

Planungen sollen Veränderungen aufnehmen, Handlungsmöglichkeiten beschreiben und daraus Ziele ableiten. Diesen Erwartungen stellt sich auch der Nahverkehrsplan 2008-2012 für den Großraum Braunschweig, der von der Verbandsversammlung des Zweckverbands Großraum Braunschweig jetzt in der „dritten Generation“ beschlossen worden ist. Er kombiniert wiederum die Planungen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf der Straße und auf der Schiene und entwickelt die erfolgreichen Ansätze der beiden vorangegangenen Nahverkehrspläne weiter.

Ein optimiertes Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf Straße und Schiene ist unverzichtbar für die Zukunftssicherung unserer Region. Wir wünschen uns, dass dieser neue Nahverkehrsplan dazu einen nachhaltigen Beitrag leisten kann.



**Dr. Martin Kleemeyer**  
Verbandsdirektor

**Helmut Kuhlmann**  
Vorsitzender der  
Verbandsversammlung

## Was dürfen die Menschen in der Region Braunschweig von diesem Nahverkehrsplan erwarten?

Die Frage lässt sich kurz gefasst mit fünf Kern-Aussagen beantworten:

### 1. Kontinuität

Die Errungenschaften der letzten Jahre werden gehalten und trotz knapper Haushaltsmittel der öffentlichen Kassen Finanzen vorteilhaft weiterentwickelt.

### 2. Freiheit der Verkehrsmittelwahl

Das Angebot in unserem Großraum ist inzwischen so gut, dass die Menschen für viele Situationen eine echte Wahlfreiheit zwischen Auto oder Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln haben. Wir brauchen uns in unseren Städten und Gemeinden nicht hinter anderen Regionen zu verstecken.

### 3. Chancengleichheit

Mit dem neuen Nahverkehrsplan werden verstärkt alle Städte und Gemeinden gleichwertig in das Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln einbezogen. Damit leistet der Verband einen wesentlichen Beitrag für die Menschen im ländlichen Raum und bietet ihnen vergleichbare Wohn- und Mobilitätschancen wie in den Städten.

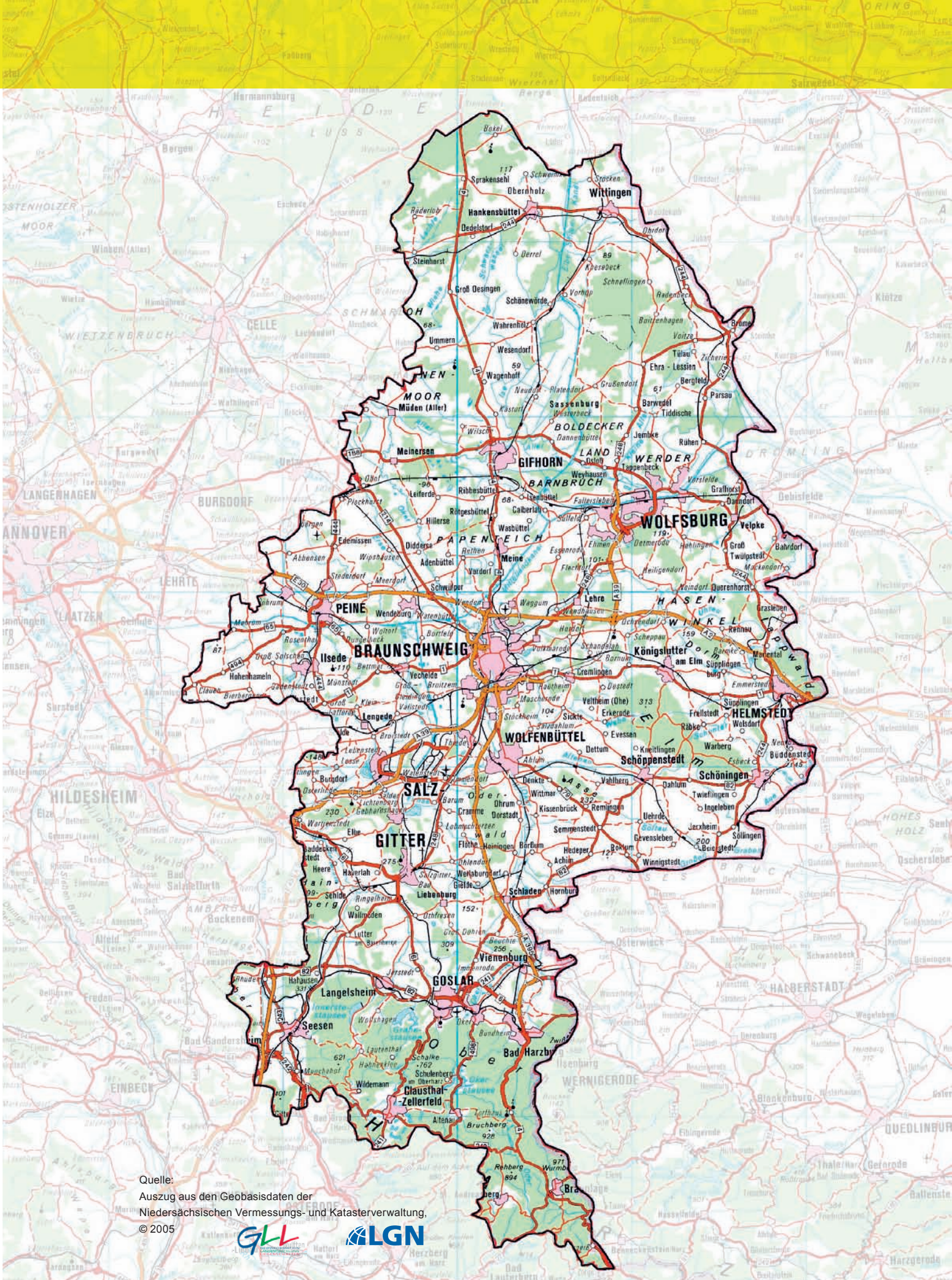
### 4. Wettbewerbsfreiheit

Die neue EU-Verordnung 1370/2007 ist so weit wie möglich berücksichtigt. Deshalb enthält der neue Nahverkehrsplan für unseren Raum erstmalig Teilnetze und Hinweise darauf, wie sich die Verkehrsunternehmen auf diesen von der EU initiierten Wettbewerb einstellen können. Wie immer führen Veränderungen wie die Teilnetze zunächst zu Verunsicherung und Ablehnung. Wir können daher verstehen, dass sich die Busunternehmen geschlossen gegen die Bildung von Teilnetzen ausgesprochen haben. Langfristig enthält der Nahverkehrsplan jedoch eine wichtige Voraussetzung für Wettbewerb, nämlich Transparenz und Verlässlichkeit.

### 5. Zukunftssicherung

Schwerpunkt dieses Nahverkehrsplans ist die fortgeschriebene Planung für die RegioStadtbahn. Auf der Grundlage der Entwurfsplanung für die 1. Ausbaustufe wird es darauf ankommen, dass wir in unserer Region selbst das Projekt zu unserer Sache machen und den Willen zum Erfolg zeigen. Bund und Land Niedersachsen haben ihre Bereitschaft zur Mitfinanzierung der Investitionskosten bekräftigt und stehen dazu. Sie können daher ein klares regionales Bekenntnis zur RegioStadtbahn als hervorragendem Verkehrsmittel erwarten.

<b>A</b>	<b>Ausgangslage und Aufstellungsverfahren</b> . . . . .	S. 22
<b>B</b>	<b>Bestand und Analyse</b> . . . . .	S. 32
<b>C</b>	<b>Ziele und Maßnahmen</b> . . . . .	S. 118
<b>D</b>	<b>Tarife</b> . . . . .	S. 340
<b>E</b>	<b>Kosten- und Finanzierungsübersicht.</b> . . . . .	S. 348



Quelle:  
 Auszug aus den Geobasisdaten der  
 Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung,  
 © 2005



<b>A</b>	<b>Ausgangslage und Aufstellungsverfahren</b>	<b>22</b>
<b>A1</b>	<b>Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans/rechtliche Rahmenbedingungen</b>	<b>22</b>
A1.1	Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates der Europäischen Gemeinschaften	22
A1.2	Bundesgesetzgebung	23
A1.2.1	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)	23
A1.2.2	Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)	24
A1.2.3	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	24
A1.2.4	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	24
A1.3	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz	27
<b>A2</b>	<b>Abgrenzung/Räumliche Gliederung des Planungsgebietes</b>	<b>29</b>
<b>A3</b>	<b>Verfahrensabläufe</b>	<b>30</b>
A3.1	Beschluss durch Verbandsversammlung/Aufstellungsablauf/Beteiligungsverfahren/Beteiligte	30
A3.2	Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen	30
<b>B</b>	<b>Bestand und Analyse</b>	<b>32</b>
<b>B1</b>	<b>Räumliche Struktur</b>	<b>32</b>
B1.1	Zentralörtliche Gliederung	32
B1.2	Teilräumliche Siedlungsachsen	36
<b>B2</b>	<b>Mobilität in der Region</b>	<b>37</b>
B2.1	Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen	37
B2.2	Pendleraufkommen	38
<b>B3</b>	<b>Verkehrsinfrastruktur, Betreiber, Angebot und Nachfrage</b>	<b>42</b>
B3.1	Verkehrsunternehmen	42
B3.1.1	Konzessionierte Verkehrsunternehmen - Busbereich	42
B3.1.2	Verkehrsunternehmen (SPNV)	44
B3.2	Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot	48
B3.2.1	Schienenpersonennahverkehr	48
B3.2.1.1	Schieneninfrastruktur	48
B3.2.1.2	Verkehrsangebot	50
B3.2.1.3	Verkehrsnachfrage	54



B3.2.1.4	Fahrzeuge	55
B3.2.1.5	Qualität	60
B3.2.2	Bus- und Stadtbahnangebot	65
B3.2.2.1	RegioBusse	65
B3.2.2.2	Lokales Netz	73
B3.2.2.2.1	Stadtbahn	76
B3.2.2.2.2	Bus	77
B3.2.2.3	Differenzierte Bedienungsweisen	90
B3.3	Zugangsstellen	96
B3.3.1	Stationen	96
B3.3.2	Haltestellen	101
B3.4	Verknüpfungen	103
B3.5	Verknüpfung mit dem Individualverkehr	107
B3.5.1	P+R	107
B3.5.2	B+R	108
<b>B4</b>	<b>Vertrieb</b>	<b>110</b>
<b>B5</b>	<b>Kundeninformation und -service</b>	<b>112</b>
B5.1	Informationsstellen	112
B5.2	Ortsunabhängige Information	113
B5.3	Information an den Zugangsstellen	114
B5.4	Information in den Fahrzeugen	114
B5.5	Kundeninformation der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH	114
B5.6	Analyse von Kundeninformation und -service	115
<b>C</b>	<b>Ziele und Maßnahmen</b>	<b>118</b>
<b>C1</b>	<b>Entwicklungsziele und Abschätzung des zukünftigen ÖPNV-Verkehrsaufkommens</b>	<b>118</b>
C1.1	Entwicklungsziele des Landes, des Zweckverbandes und der Gebietskörperschaften für den ÖPNV	118
C1.1.1	Entwicklungsziele des Landes	118
C1.1.2	Entwicklungsziele des ZGB	119
C1.1.3	Entwicklungsziele der Gebietskörperschaften	122
C1.1.4	Bundesverkehrswegeplan	122

C1.2	Abschätzung des künftigen ÖPNV-Verkehrsaufkommens	123
C1.2.1	Verkehrliche Grundannahmen und Demografische Entwicklung	123
C1.2.2	Entwicklung des Verkehrsaufkommens	123
C1.2.3	Auswirkungen des abgeschätzten Verkehrsaufkommens auf bestehende Verkehrsbeziehungen	124
<b>C2</b>	<b>Zielvorstellungen zur weiteren Gestaltung des ÖPNV</b>	<b>124</b>
C2.1	Allgemeine Vorstellungen	124
C2.1.1	Gender Mainstreaming	124
C2.1.1.1	Kinder und ÖPNV	126
C2.1.2	Barrierefreier Zugang zum ÖPNV	127
C2.1.3	Bedienungskonzept	129
C2.1.4	Verknüpfungen	130
C2.1.5	Verkehrsweginfrastruktur	131
C2.1.6	Zugangsstellen	131
C2.1.7	Fahrzeuge	132
C2.1.8	Fahrgastinformation	132
C2.1.9	Umweltverbund	132
C2.1.10	Tarif	132
C2.2	Vorstellungen für den Gesamttraum	133
C2.2.1	ÖPNV-Gesamtnetz	133
C2.2.2	Regionales Netz	134
C2.2.2.1	Konventionelles Netz	138
C2.2.2.2	RegioStadtBahn	153
C2.2.2.3	RegioBusse	162
C2.2.3	Lokale (örtliche) Netze	163
C2.2.3.1	Stadtbahn	164
C2.2.3.2	Bus	165
C2.2.4	Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen	165
<b>C3</b>	<b>Verkehrsteilräume</b>	<b>174</b>
C3.1	Grundsätzliche Aspekte zur Bildung von Teilnetzen	175
C3.1.1	Bildung von Teilnetzen	175
C3.1.1.1	Rechtsgrundlage und Begriffsbestimmung	175
C3.1.1.2	Zweck der Teilnetze	176

C3.1.1.3	Kriterien zur Bildung von Teilnetzen	176
C3.1.1.3.1	Bildung verkehrlicher Einheiten („Netz“)	176
C3.1.1.3.2	Bildung betrieblicher Einheiten („Betrieb“)	176
C3.1.1.3.3	Bildung wirtschaftlicher Einheiten („Wirtschaftlichkeit“)	177
C3.1.1.3.4	Berücksichtigung mittelständischer Interessen („Wettbewerb“)	177
C3.2	Zeitliche Staffelung der Teilnetze	178
C3.3	Teilnetze	179
C3.3.1	Teilnetz 10 Gifhorn	179
C3.3.2	Teilnetz 11 Wesendorf	182
C3.3.3	Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel	185
C3.3.4	Teilnetz 13 Meinersen	189
C3.3.5	Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg	192
C3.3.6	Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper	196
C3.3.7	Teilnetz 16 Meine/Isenbüttel	200
C3.3.8	Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land	204
C3.3.9	Teilnetz 20 Wolfsburg	207
C3.3.10	Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg	214
C3.3.11	Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke	218
C3.3.12	Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter – Lehre	222
C3.3.13	Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn	226
C3.3.14	Teilnetz 41 Braunschweig Stadtbus	230
C3.3.15	Teilnetz 50 Peine	238
C3.3.16	Teilnetz 51 Edemissen	241
C3.3.17	Teilnetz 52 Lengede – Vechelde – Wendeburg	244
C3.3.18	Teilnetz 53 Hohenhameln – Lahstedt – Ilsede – Lengede	248
C3.3.19	Teilnetz 60 Salzgitter	253
C3.3.20	Teilnetz 61 Baddeckenstedt	257
C3.3.21	Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel	260
C3.3.22	Teilnetz 70 Wolfenbüttel	264
C3.3.23	Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Schöppenstedt	268
C3.3.24	Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Asse – Oderwald – Schladen	273
C3.3.25	Teilnetz 80 Goslar	277
C3.3.26	Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg	280

C3.3.27	Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg	285
C3.3.28	Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim	289
C3.3.29	Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg	293
C3.4	Genehmigungswettbewerb	298
<b>C4</b>	<b>Verknüpfungen</b>	<b>300</b>
C4.1	Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Linien	300
C4.2	Verknüpfung mit dem Individualverkehr	304
C4.2.1	P+R	304
C4.2.2	B+R	304
<b>C5</b>	<b>Infrastruktur Strecken</b>	<b>308</b>
C5.1	Konventionelles Netz	308
C5.2	RegioStadtBahn	308
C5.2.1	Grundlagen	308
C5.2.2	Eisenbahnstrecken	309
C5.2.3	Stadtbahnstrecken	310
C5.2.4	Betriebshof, Abstell- und Tankanlagen	310
C5.3	Stadtbahn	311
C5.4	Straßen	311
<b>C6</b>	<b>Infrastruktur Zugangsstellen</b>	<b>311</b>
C6.1	Stationen	311
C6.2	RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen	316
C6.2.1	Grundlagen	316
C6.2.2	RegioStadtBahn-Stationen	316
C6.2.3	RegioStadtBahn-Haltestellen	317
C6.2.4	Umsteigemöglichkeiten an RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen	317
C6.3	Stadtbahn-Haltestellen	322
C6.4	Bushaltestellen	322
<b>C7</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>329</b>
C7.1	Regionalzüge	329
C7.2	RegioStadtBahn	331
C7.3	Stadtbahn	332
C7.4	Busse	333
<b>C8</b>	<b>Vertrieb</b>	<b>335</b>

<b>C9</b>	<b>Kundeninformation und -service</b>	<b>335</b>
C9.1	Ortsunabhängige Information	336
C9.2	Fahrgastinformation an Zugangsstellen	337
C9.3	Fahrgastinformation an/in Fahrzeugen	337
C9.4	Werbende Fahrgastinformation des Zweckverbandes	338
C9.5	Mobilitätszentralen	338
<b>D</b>	<b>Tarife</b>	<b>340</b>
<b>D1</b>	<b>Verbundtarif Region Braunschweig (VRB)</b>	<b>340</b>
<b>D2</b>	<b>Anwendung des Verbundtarif Region Braunschweig</b>	<b>340</b>
<b>D3</b>	<b>Tarif der DB AG (BBDB)</b>	<b>341</b>
D3.1	Anerkennung von Nahverkehrsangeboten (Produktklasse C)	341
D3.2	Anerkennung von Fernverkehrsangeboten (Produktklasse A + B)	341
D3.3	Anerkennung von Verbundfahrtscheinen im Fernverkehr	342
<b>D4</b>	<b>Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsräumen</b>	<b>342</b>
<b>D5</b>	<b>Analyse der aktuellen Tarifgestaltung</b>	<b>342</b>
<b>D6</b>	<b>Zukünftige Tarifgestaltung im Übergang zu benachbarten Verkehrsräumen</b>	<b>344</b>
D6.1	Übergang zur Region Hannover	344
D6.2	Übergang zum Landkreis Hildesheim	344
D6.3	Übergang zum Landkreis Osterode (Harz)/Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN)	345
D6.4	Übergang nach Sachsen-Anhalt	345
D6.5	Übergang zu den Landkreisen Celle und Uelzen	346
<b>E</b>	<b>Kosten- und Finanzierungsübersicht</b>	<b>348</b>
<b>E1</b>	<b>SPNV-Betrieb</b>	<b>348</b>
<b>E2</b>	<b>Finanzierung RSB</b>	<b>352</b>
<b>E3</b>	<b>Finanzierung ÖPNV</b>	<b>353</b>
E3.1	Finanzbedarf für das bestehende ÖPNV-Angebot	353
E3.2	Finanzbedarf für das künftige ÖPNV-Angebot	354
<b>E4</b>	<b>Finanzbedarf für den Verbundtarif</b>	<b>354</b>
E4.1	Künftiger Finanzbedarf für den Verbundtarif	354

E4.2	Künftiger Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife	355
<b>E5</b>	<b>Künftiger Finanzbedarf für werbende Fahrgastinformation</b>	<b>355</b>
<b>E6</b>	<b>Investitionsplan</b>	<b>356</b>
E6.1	Investitionen im konventionellen SPNV	356
E6.1.1	Strecken	356
E6.1.2	Stationen des SPNV	356
E6.1.3	Fahrzeuge	356
E6.2	Investitionen RegioStadtBahn	356
E6.2.1	Gesamtkosten	356
E6.2.2	Infrastruktur Eisenbahnstrecken	358
E6.2.3	Infrastruktur Stadtbahnstrecken	358
E6.2.4	Infrastruktur RSB-Stationen	359
E6.2.5	Fahrzeuge	359
E6.2.6	Betriebshof	360
E6.3	Investitionen Stadtbahn	361
E6.4	Investitionen im straßengebundenen ÖPNV	361
E6.4.1	Haltestellen	361
E6.4.2	Busse	361
E6.4.3	Betriebshöfe	361
E6.4.4	Bevorrechtigung ÖPNV	362
E6.4.5	Fahrgastinformation	362
E6.5	Investitionen zur Verknüpfung ÖPNV/IV	362

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung B3.2.1.5/1	Aktuelle Veröffentlichung zur Pünktlichkeit der Verkehrsleistungen im Internet	61
Abbildung B3.2.1.5/2	Beispiel Tagesauswertung zur Pünktlichkeit	62
Abbildung B3.2.1.5/3	Meldung zur Pünktlichkeit - Verspätungsmeldung	62
Abbildung B3.2.1.5/4	Meldung zu Zugausfällen	63
Abbildung B3.2.1.5/5	Meldung zu Qualitätsmängeln	63
Abbildung B3.2.1.5/6	Pünktlichkeit im Großraum Braunschweig	64

## Kartenverzeichnis

Karte B1.1/1	Zentrale Orte im Großraum Braunschweig	34
Karte B1.1/2	Bevölkerungsdichte 2006	35
Karte B2.1	Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen	39
Karte B2.2/1	Pendleraufkommen	40
Karte B2.2/2	Gesamtverkehr und Pendlerströme	41
Karte B3.1/1	Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig	45
Karte B3.1/2	Betriebshöfe und Busabstellplätze der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig	46
Karte B3.2.1.1	Schieneinfrastruktur der DB Netz AG im Großraum Braunschweig für im Personenverkehr befahrene Strecken	49
Karte B3.2.1.3/1	Fahrgastnachfrage Fahrplan 2003 pro Tag	56
Karte B3.2.1.3/2	Fahrgastnachfrage Fahrplan 2006 pro Tag	57
Karte B3.2.1.3/3	Veränderungen der Fahrgastnachfrage pro Tag	58
Karte B3.2.2.1	RegioBusse	70
Karte B3.4	Verknüpfungspunkte – Bestand –	104
Karte B4	Vertriebsnetz DB	111
Karte C2.2.2	Regionales ÖPNV-Netz	137
Karte C2.2.2.1/1	KBS 115 (Uelzen –) Wittingen – Gifhorn – Braunschweig	139
Karte C2.2.2.1/2	KBS 300 (Hannover –) Gifhorn – Wolfsburg	140
Karte C2.2.2.1/3	KBS 301 Braunschweig – Wolfsburg (– Stendal)	141
Karte C2.2.2.1/4	KBS 310 (Hannover –) Peine – Braunschweig – Helmstedt (– Magdeburg)	142

Karte C2.2.2.1/5	KBS 312 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt	143
Karte C2.2.2.1/6	KBS 313 (Hildesheim –) Lengede/Broistedt – Braunschweig	144
Karte C2.2.2.1/7	KBS 320 (Hannover –) Salzgitter-Ringelheim – Goslar – Bad Harzburg	145
Karte C2.2.2.1/8	KBS 330 Bad Harzburg – Vienenburg (– Halberstadt)	146
Karte C2.2.2.1/9	KBS 352 Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig	147
Karte C2.2.2.1/10	KBS 353 Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Goslar/ Bad Harzburg	148
Karte C2.2.2.1/11	KBS 354 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen	149
Karte C2.2.2.1/12	KBS 358 Braunschweig – Salzgitter-Ringelheim – Seesen (– Herzberg)	150
Karte C2.2.2.2/1	Streckennetz der RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe	155
Karte C2.2.2.2/2	Linienetz RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe, montags bis freitags	158
Karte C2.2.2.2/3	Linienetz RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe, samstags sowie sonn- und feiertags	159
Karte C2.2.2.2/4	RegioStadtBahn, weitere Ausbaustufen	161
Karte C2.2.4	Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen	173
Karte C3.3.1	Teilnetz 10 Gifhorn	181
Karte C3.3.2	Teilnetz 11 Wesendorf	184
Karte C3.3.3	Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel	188
Karte C3.3.4	Teilnetz 13 Meinersen	191
Karte C3.3.5	Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg	195
Karte C3.3.6	Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper	199
Karte C3.3.7	Teilnetz 16 Meine/Isenbüttel	203
Karte C3.3.8	Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land	206
Karte C3.3.9	Teilnetz 20 Wolfsburg	213
Karte C3.3.10	Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg	217
Karte C3.3.11	Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke	221
Karte C3.3.12	Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter – Lehre	225
Karte C3.3.13	Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn	229
Karte C3.3.14	Teilnetz 41 Braunschweig Stadtbus	237
Karte C3.3.15	Teilnetz 50 Peine	240
Karte C3.3.16	Teilnetz 51 Edemissen	243
Karte C3.3.17	Teilnetz 52 Lengede – Vechelde – Wendeburg	247



Karte C3.3.18	Teilnetz 53 Hohenhameln – Lahstedt – Ilsede - Lengede	252
Karte C3.3.19	Teilnetz 60 Salzgitter	256
Karte C3.3.20	Teilnetz 61 Baddeckenstedt	259
Karte C3.3.21	Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel	263
Karte C3.3.22	Teilnetz 70 Wolfenbüttel	267
Karte C3.3.23	Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Schöppenstedt	272
Karte C3.3.24	Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Asse – Oderwald – Schladen	276
Karte C3.3.25	Teilnetz 80 Goslar	279
Karte C3.3.26	Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg	284
Karte C3.3.27	Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg	288
Karte C3.3.28	Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim	292
Karte C3.3.29	Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg	297
Karte C4.1	Verknüpfungspunkte – Planung –	303

## Tabellenverzeichnis

Tabelle B3.1/1	Betriebshöfe und Busabstellplätze der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig	47
Tabelle B3.2.1.2	SPNV-Angebot im Großraum Braunschweig	50
Tabelle B3.2.1.4	Fahrzeugeinsatz im SPNV (Fahrplan 2007)	59
Tabelle B3.2.2.1/1	Betriebszeiten der RegioBusse	71
Tabelle B3.2.2.1/2	Fahrtenanzahl der RegioBusse	72
Tabelle B3.2.2.2.1/1	Betriebszeiten der Stadtbahn-Linien	76
Tabelle B3.2.2.2.1/2	Fahrtenanzahl der Stadtbahn-Linien	76
Tabelle B3.2.2.2.2/1	Betriebszeiten der lokalen Bus-Linien	77
Tabelle B3.2.2.2.2/2	Fahrtenanzahl der lokalen Bus-Linien	84
Tabelle B3.2.2.3	Differenzierte Bedienungsweisen	93
Tabelle B3.3.1/1	Stationsausstattung	98
Tabelle B3.3.1/2	Barrierefreie Erreichbarkeit der Stationen und eingesetzte Fahrzeugtypen Stand 2007	99
Tabelle B3.3.1/3	Einwohner im Einzugsbereich der Stationen	100
Tabelle B3.3.2	Ausstattung der Haltestellen in den Kommunen	102
Tabelle B3.4	Verknüpfungen im Großraum Braunschweig	105
Tabelle B3.5.1	P+R/B+R	109

Tabelle C2.2.2/1	ÖPNV-Angebote im regionalen Netz	135
Tabelle C2.2.2/2	Regelbedienung im regionalen Netz, Regionalzüge, RegioStadtBahnen	135
Tabelle C2.2.2/3	Regelbedienung im regionalen Netz, RegioBusse	136
Tabelle C2.2.2.1/1	Anzustrebendes Bedienungsangebot Zielerreichung (Mo-Fr)	151
Tabelle C2.2.2.1/2	Anzustrebendes Bedienungsangebot Zielerreichung (Sa)	151
Tabelle C2.2.2.1/3	Anzustrebendes Bedienungsangebot Zielerreichung (So)	152
Tabelle C2.2.2.3	RegioBusse	162
Tabelle C2.2.3/1	Angestrebtes Bedienungsgrundangebot in lokalen Netzen	163
Tabelle C2.2.3/2	ÖPNV-Angebote in lokalen Netzen	164
Tabelle C4.1	Verknüpfungspunkte	301
Tabelle C4.2.1	P+R und B+R Maßnahmen an Stationen im konventionellen Netz	306
Tabelle C4.2.2	P+R und B+R Maßnahmen an RegioStadtBahn-Stationen	307
Tabelle C5.3	Stadtbahn Braunschweig Maßnahmen	311
Tabelle C6.1	Maßnahmen an Stationen – Konventionelles Netz	315
Tabelle C6.2.2	Maßnahmen an RegioStadtBahn-Stationen	318
Tabelle C6.2.3	Maßnahmen an RegioStadtBahn-Haltestellen	319
Tabelle C6.2.4	Umsteigemöglichkeiten an RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen	320
Tabelle C6.4	Bushaltestellen Maßnahmen	327
Tabelle C7.1	Fahrzeugbedarf im SPNV (ab Fahrplan 2008)	330
Tabelle C7.3	Fahrzeugbeschaffung – Stadtbahn	332
Tabelle C7.4	Fahrzeugbeschaffung Bus	334
Tabelle E1/1	Regionalisierungsmittel für Niedersachsen bis 2012	349
Tabelle E1/2	Regionalisierungsmittel für den SPNV im Großraum Braunschweig bis 2012	350
Tabelle E1/3	Finanzierung des ausreichenden Bedienungsangebotes im SPNV	351
Tabelle E1/4	Zweckbindung der Landeszuweisung für die Jahre 2008 und 2009	352
Tabelle E3.1	Finanzbedarf für RegioBusse 2003 – 2007	353
Tabelle E3.2	Finanzbedarf für RegioBusse 2008 – 2012	354
Tabelle E6.2.4	Baukosten der Infrastruktur an RSB-Stationen (Stand Mai 2007)	360
Tabelle E6.4.3	Betriebshöfe Busbereich	362

## Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALT	Anruf-Linientaxi
ARGE	Arbeitsgemeinschaft „Planungsgemeinschaft Nahverkehrsplan“
AST	Anruf-Sammeltaxi
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BGBI	Bundesgesetzblatt
BS	Braunschweig
BSVAG	Braunschweiger Verkehrs-AG
ca.	circa
DB AG	Deutsche Bahn AG
€	Euro
EFA	Elektronische Fahrplanauskunft
EG	Einheitsgemeinde
EG-VO	Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
EW	Einwohner
Gem	Gemeinde
GF	Gifhorn
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GS	Goslar
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GZ	Grundzentrum
Hbf	Hauptbahnhof
HE	Helmstedt
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
km	Kilometer
KOM	Kraftomnibus
KVG	Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig

KVM	Kraftverkehr Mundstock GmbH
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)
LROP	Landes-Raumordnungsprogramm
LSA	Lichtsignalanlage
LT	Linientaxi
Mio	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr/S/F	Montag bis Freitag/an Schultagen/in den Ferien
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
MZ	Mittelzentrum
NE	NachtExpress (Braunschweiger Verkehrs-AG)
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
P+R	Park and Ride
p.a.	pro Jahr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PE	Peine
Pers.-F./24h/Werktag	Personenfahrten in 24 Stunden/pro Werktag
PKW	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBS	Reisebüro Schmidt GmbH
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RES	Reisenden-Erfassungssystem
Rkm/km BL	Reisendenkilometer pro Kilometer Betriebslänge (Auslastung von Schienenstrecken)

RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RSB	RegioStadtBahn
RVH	Regionalverkehr Hannover GmbH
Sa	Samstag
SchwBG	Schwerbehindertengesetz
SG	Samtgemeinde
So	Sonn- und Feiertage
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Std.	Stunde
SVP	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
SWG	Stadtwerke Goslar
SZ	Salzgitter
üstra	üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG
VB	Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VG Harz	Verkehrsgemeinschaft Harz
vgl.	vergleiche
VGW	Verkehrsgemeinschaft Landkreis Wolfenbüttel
VLG	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH
VO	Verordnung
VO (EWG)	Verordnung des Rates der Europäischen Gemeinschaften
VPS	Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter
VU	Verkehrsunternehmen
WF	Wolfenbüttel
WOB	Wolfsburg
WVB	Wernigeröder Verkehrsbetriebe
WVG	Wolfsburger Verkehrs-GmbH
z. B.	zum Beispiel
z. Zt.	zur Zeit
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Zugkm	Zugkilometer
ZVSN	Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen



# A Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

## B Bestand und Analyse

## C Ziele und Maßnahmen

## D Tarife

## E Kosten- und Finanzierungsübersicht



## Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

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

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

Die ersten Nahverkehrspläne für den Großraum Braunschweig galten vom 01.01.1998 bis zum 31.12.2002 bzw. vom 01.01.2003 bis zum 31.12.2007. Der aktuelle Nahverkehrsplan gilt vom 01.01.2008 bis zum 31.12.2012.

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

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

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

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

Im Jahr 2000 hat die EU-Kommission einen ersten Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen verabschiedet. Ziel ist die Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit und die Herstellung des Binnenmarktes auch im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs. Aufträge für Verkehrsdienstleistungen werden nach diesem Entwurf in der Regel im Wettbewerb vergeben.



Am 20.07.2005 hat die Kommission dem Parlament und dem Rat einen geänderten Vorschlag für eine Verordnung über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße vorgelegt. Diesem geänderten Vorschlag waren der ursprüngliche Vorschlag vom Juli 2000 und ein geänderter Vorschlag vom Februar 2002 vorausgegangen.

Der Rat der EU-Verkehrsminister hat auf seiner Sitzung am 09.06.2006 eine politische Einigung über den geänderten Verordnungsvorschlag für Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (KOM 319 (2005) endg.) erzielt. Damit wurde ein wichtiger Verfahrensschritt auf dem Weg zu einer neuen EU-Verordnung genommen und die Wahrscheinlichkeit für eine Verabschiedung der Verordnung erhöht.

Die Novellierung der EG-Verordnung 1191/69 in der Fassung der EG-Verordnung 1893/91 wird gravierende Auswirkungen auf die bisherige Vergabe- und Genehmigungspraxis haben.

## Bundesgesetzgebung

A1.2

### Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)

A1.2.1

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

Das Regionalisierungsgesetz legt auch die Beträge fest, welche die Länder in Ausführung des Artikel 106 a GG ab 1. Januar 1996 aus dem Mineralölsteueraufkommen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere für den SPNV erhalten.

Durch Artikel 13 des Haushaltsbegleitgesetzes (HBeglG 2006) vom 29.06.2006 wurden die §§ 5, 7 und 8 des Regionalisierungsgesetzes geändert. Dadurch stehen den Bundesländern für die Jahre 2006 ff erheblich geringere Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung als zuvor. Im Jahr 2007 steht eine weitere Revision der Regionalisierungsmittel an, um die Höhe des den Ländern ab dem Jahr 2008 zustehenden Betrages festzusetzen. Ob dann die durch das HBeglG 2006 ab 2006 festgesetzten Beträge wieder erhöht werden, wird abzuwarten sein, zumal durch das HBeglG 2006 für die Jahre ab 2008 feste Beträge für die Bundesländer vorgegeben sind.

### A1.2.2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

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

### A1.2.3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Das GVFG besteht aufgrund der Änderung im Rahmen der Föderalismusreform im Jahr 2006 nicht in seiner bisherigen Form weiter. Art 143c des Grundgesetzes bestimmt, dass den Ländern ab dem 01. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2019 für den durch die Abschaffung der Gemeinschaftsaufgaben Ausbau und Neubau von Hochschulen einschließlich Hochschulkliniken und Bildungsplanung sowie für den durch die Abschaffung der Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und zur sozialen Wohnraumförderung bedingten Wegfall der Finanzierungsanteile des Bundes jährlich Beträge aus dem Haushalt des Bundes zustehen. Bis zum 31. Dezember 2013 werden diese Beträge aus dem Durchschnitt der Finanzierungsanteile des Bundes im Referenzzeitraum 2000 bis 2008 ermittelt.

- (2) Die Beträge nach Absatz 1 werden auf die Länder bis zum 31. Dezember 2013 wie folgt verteilt:
  1. als jährliche Festbeträge, deren Höhe sich nach dem Durchschnittsanteil eines jeden Landes im Zeitraum 2000 bis 2003 errechnet;
  2. jeweils zweckgebunden an den Aufgabenbereich der bisherigen Mischfinanzierungen.
- (3) Bund und Länder überprüfen bis Ende 2013, in welcher Höhe die den Ländern nach Absatz 1 zugewiesenen Finanzierungsmittel zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich sind. Ab dem 1. Januar 2014 entfällt die nach Absatz 2 Nr. 2 vorgesehene Zweckbindung der nach Absatz 1 zugewiesenen Finanzierungsmittel; die investive Zweckbindung des Mittelvolumens bleibt bestehen. Die Vereinbarungen aus dem Solidarpakt II bleiben unberührt.
- (4) Das Nähere regelt ein Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

### A1.2.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG enthält die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV (Straßenbahnen und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr). Die seit dem 01. Januar 1994 geltenden Neuregelungen dienen hauptsächlich der Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens. Die ab 01.01.1996 in Kraft getretenen Bestimmungen sind auf das Zusammenwirken von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörden im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im

öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung gerichtet. Von den weiteren zwischenzeitlichen Änderungen des PBefG ist vor allem § 8 Abs. 3, Sätze 3 und 4 zu nennen. Diese Sätze wurden durch Art. 51 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002 (BGBl I S 1467) eingefügt.

- In § 8 Abs. 3 ist der Begriff „Aufgabenträger des ÖPNV“ geregelt. Wer Aufgabenträger und wer zuständige Stelle ist, wird durch Landesrecht bestimmt. Nach Abs. 4 sollen beide Stellen grundsätzlich miteinander identisch sein.
- Die nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständige Genehmigungsbehörde hat gemeinsam mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen für Verkehrskooperationen zu sorgen. Dadurch soll eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden (§ 8 Abs. 3 Satz 1).
- Die Genehmigungsbehörde hat einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmern führt.
- Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören.

Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder.

Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch (§ 8 Abs. 4 Satz 1 und 2) Beförderungserlöse, gesetzliche Ausgleichsleistungen im Tarif- und Fahrplanbereich, sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne.

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

Das PBefG unterscheidet seit dem 01.01.1996 zwischen Genehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehre (§ 13) und gemeinwirtschaftliche Verkehre (§ 13 a). Gemäß § 8 Abs. 4 sind die Verkehrsleistungen jedoch grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen.

Für eigenwirtschaftliche Verkehre nach § 13 gilt:

- Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 nicht in Einklang steht (Abs. 2 a).
- Ist ein Verkehr von einem Unternehmer jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben worden, so ist dieser Umstand, im öffentlichen Personennahverkehr unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3, angemessen zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 3).

Für gemeinwirtschaftliche Verkehre nach § 13 a gilt:

- Bei auferlegten oder vereinbarten Verkehrsleistungen nach der EG-VO 1191/69 in der Fassung der EG-VO 1893/91 ist die Genehmigung zu erteilen, wenn diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt (Abs. 1).
- Die Genehmigung ist zu versagen, wenn für die Umsetzung der Verkehrsleistung im Sinne des Absatzes 1 nicht diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt, oder bei der Auferlegung oder Vereinbarung der Grundsatz der Gleichbehandlung verletzt worden ist (Abs. 2).

Die Abgrenzung der eigenwirtschaftlichen von den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ist in der Rechtspraxis nicht unumstritten. Es gibt eine Reihe von gerichtlichen Verfahren. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 19.10.2006 in einem Revisionsverfahren die Unterscheidung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren nach PBefG als rechtssichere (Teil-) Bereichsausnahme von den Bestimmungen der VO 1191/69 bejaht. Die Teilbereichsausnahme bezieht sich dabei auf die eigenwirtschaftlichen Verkehre nach § 13 PBefG insofern, als diese nicht den Bestimmungen der VO 1191/69 unterfallen. Im Ergebnis findet das Altmark Trans-Urteil des EuGH Anwendung auf eigenwirtschaftliche Verkehre nach § 13 PBefG.



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

## Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

### A1.3

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

§ 2 NNVG bestimmt Grundsätze und Ziele:

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

Grundlage für die Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs mit Eisenbahnen (Schienenpersonennahverkehr - SPNV -) ist gemäß § 3 „Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr“ das Bedienungsangebot nach dem Fahrplan 2001/2002, soweit diese Leistungen nach den Berechnungsgrundlagen des Ersten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 26. Juni 2002 (BGBl. I S. 2264) als bedarfsgerecht gelten (Grundangebot).

Ein Aufgabenträger darf Änderungen gegenüber dem Fahrplanangebot 2001/2002 nur im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern vornehmen, die für die betroffene Linie im Übrigen verantwortlich sind.

## § 6 Nahverkehrsplan

- (1) Die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 stellen für ihren jeweiligen Bereich, einschließlich der Bereiche, für die sie die Aufgabenträgerschaft nach § 4 Abs. 2 übertragen haben, jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan auf. Im Nahverkehrsplan soll dargestellt werden,
1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
  2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,
  3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nr. 2 ergriffen werden sollen,
  4. welche Anteile der nach Nr. 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
  5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
  6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nr. 3 ergibt und
  7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.  
Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf vor Ablauf des Fünfjahreszeitraumes anzupassen und fortzuschreiben.
- (2) Der Nahverkehrsplan ist anzupassen
1. an das geplante Bedienungsangebot der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs oder - mangels einer solchen Planung - an das bisherige Bedienungsangebot für diesen Bereich sowie
  2. an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung.
- (3) Der Nahverkehrsplan darf nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmern führen; die vorhandenen Verkehrsstrukturen sind zu beachten.
- (4) Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer aufzustellen. Soweit kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsmitglieder gemäß § 4 Abs. 2 Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaulastträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH sind zu beteiligen. Bei einer Fortschreibung gemäß Absatz 1 Satz 3 ist nur die Mitwirkung oder Beteiligung der davon Betroffenen erforderlich. (...)

Der Nahverkehrsplan ist bis zum 01. Januar 2008 aufzustellen.

### Auswirkungen des Nahverkehrsplans

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

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

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

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans erfolgte sowohl eine Abstimmung mit der Landesnahverkehrsgesellschaft, die für das Land Niedersachsen neben der Aufgaben der Genehmigungsbehörde nach dem PBefG auch die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr außerhalb des Zweckverbandes Großraum Braunschweig und der Region Hannover wahrnimmt, als auch mit allen anderen Aufgabenträgern, deren Gebiete an den Zweckverband Großraum Braunschweig angrenzen oder vom Nahverkehrsplan betroffen sind.

### Abgrenzung/Räumliche Gliederung des Planungsgebietes

A2

Das Planungsgebiet umfasst den Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig mit den kreisfreien Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie den Landkreisen Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel (vgl. Karte B1.1/1).

Der Zweckverband Großraum Braunschweig umfasst den nördlichen Teil des ehemaligen Regierungsbezirks Braunschweig im Land Niedersachsen. Das ZGB-Gebiet grenzt im Osten an das Land Sachsen-Anhalt mit den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, dem Landkreis Börde (im Zuge der Kreisgebietsneuregelung in Sachsen-Anhalt mit Ablauf des 30.06.2007 aus dem Ohrekreis in Haldensleben und dem Bördekreis in Oschersleben gebildet) sowie dem Landkreis Harz (im Zuge der Kreisgebietsneuregelung in Sachsen-Anhalt mit Ablauf des 30.06.2007 aus den Landkreisen Halberstadt und Wernigerode – zusammen mit dem Landkreis Quedlinburg – gebildet). Im Süd-Osten grenzt der Zweckverband Großraum Braunschweig an das Land Thüringen mit dem Kreis Nordhausen.

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

## A3 Verfahrensabläufe

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

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

### A3.2 Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Erstellung des Nahverkehrsplans im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mitgewirkt. Sie haben sich einhellig gegen die Bildung von Teilnetzen ausgesprochen.





**A Ausgangslage und Aufstellungsverfahren**

**B Bestand und Analyse**

**C Ziele und Maßnahmen**

**D Tarife**

**E Kosten- und Finanzierungsübersicht**

## B Bestand und Analyse

### B1 Räumliche Struktur

#### B1.1 Zentralörtliche Gliederung

##### Zentrale Orte

Mit dem Konzept der Zentralen Orte geht eine auf die zentralörtlichen Versorgungskerne ausgerichtete Funktions-, Arbeits- und Wohnstättenkonzentration einher. In den Zentralen Orten (siehe Karte B1.1/1) sollen soziale, kulturelle, administrative und Versorgungseinrichtungen vorhanden sein, damit die Bevölkerung diese Einrichtungen mit relativ geringem Zeit- und Wegeaufwand in Anspruch nehmen kann, die Einrichtungen selbst von der Nähe anderer zentraler Einrichtungen profitieren und das überörtliche Verkehrsnetz zur Anbindung zentraler Einrichtungen, insbesondere das Netz des ÖPNV, nicht auf sämtliche Gemeindeteile im gleichen Umfang ausgerichtet werden muss. Außerdem ist mit diesem Konzept eine langfristige Infrastruktursicherung verbunden.

Mit dem zentralörtlichen System sind folgende Funktionszuweisungen verbunden:

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

Zentrale Orte höherer Stufe nehmen zugleich Versorgungsaufgaben nachrangiger Zentraler Orte wahr. Zentrale Orte einschließlich der Ortsteile mit grundzentralen Teilfunktionen 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 Haltepunkte 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.

### Stadumlandbereiche

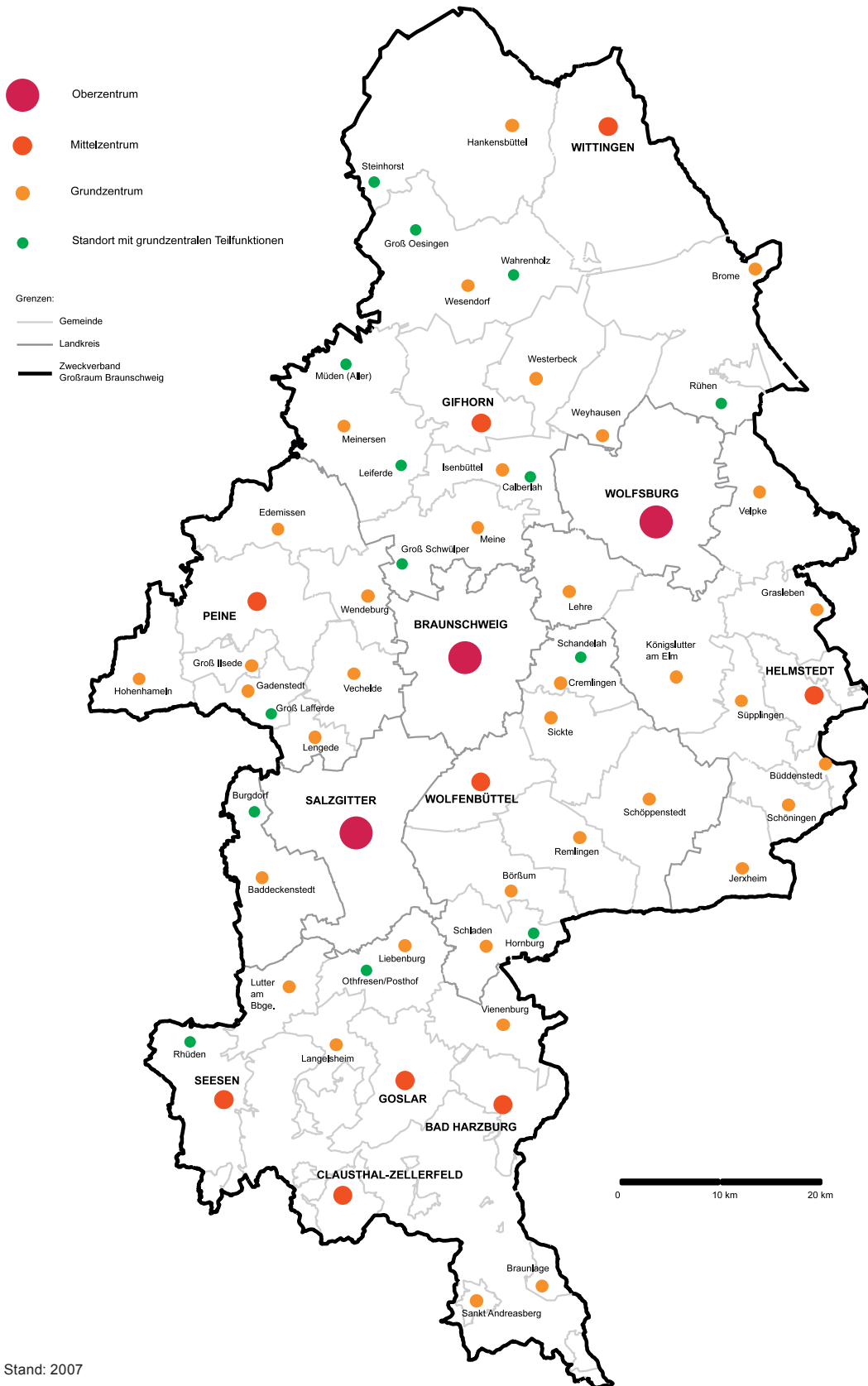
Insbesondere der oberzentrale Bereich und die Mittelzentren sind die Dienstleistungs- und Arbeitsmarkttorte der Region, während die Umlandgemeinden vorrangig Wohnfunktionen wahrnehmen. Die hieraus resultierenden Verkehrsverflechtungen, auch bei den Berufspendlern, werden weiter anwachsen, weil die Randwanderung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

Neben dem 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 B1.1/2). Die hohe Anzahl der Quellorte trägt ebenfalls zu dispersen Pendlerströmen bei.



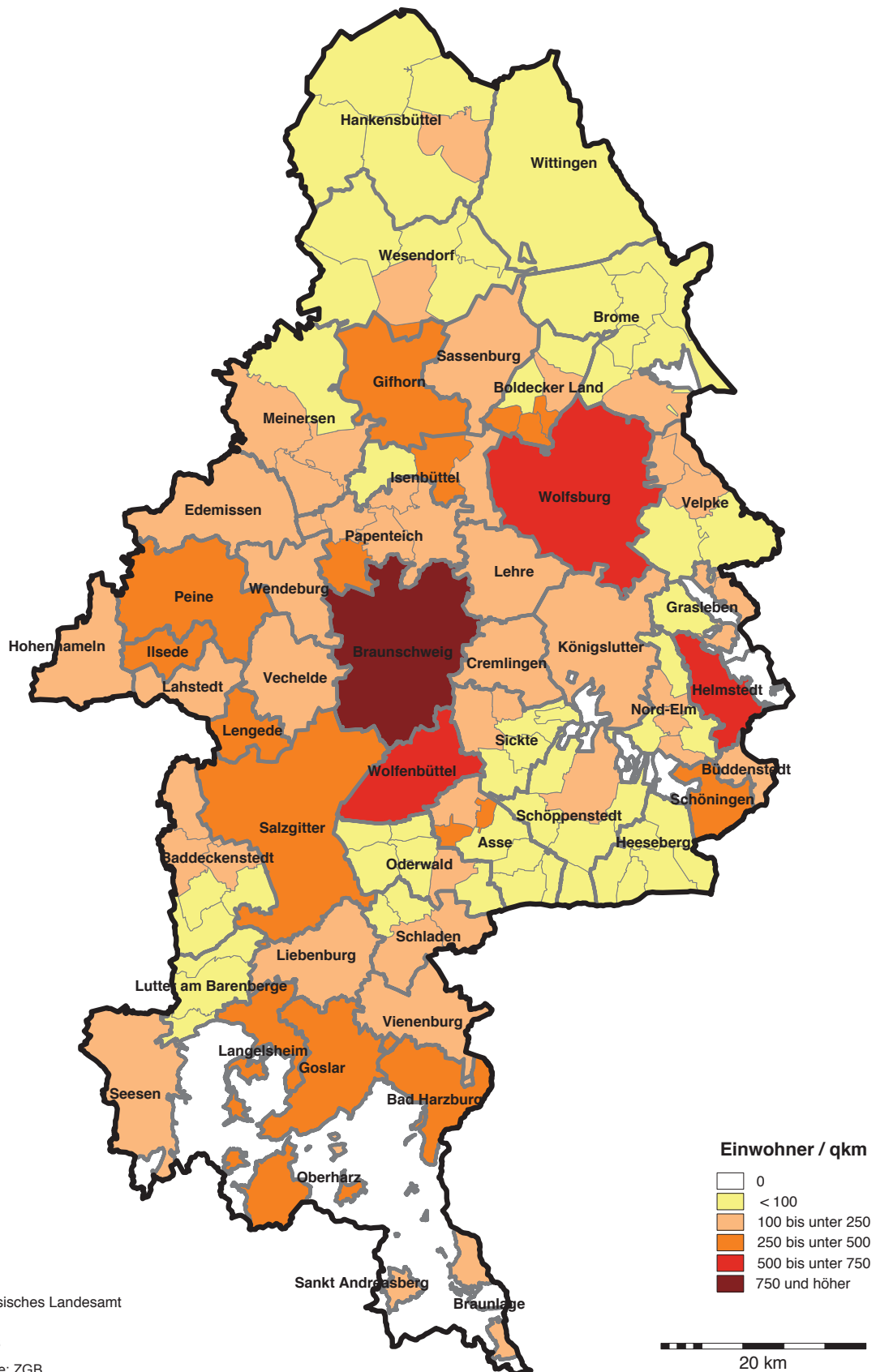
Karte  
B1.1/1

# Zentrale Orte im Großraum Braunschweig



Stand: 2007  
Kartographie: ZGB

## Bevölkerungsdichte 2006

Karte  
B1.1/2

## B1.2

## Teilräumliche Siedlungsachsen

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

Im Großraum Braunschweig haben sich Siedlungsachsen mit einer unterschiedlich dichten Abfolge von Siedlungskonzentrationen herausgebildet. Punktaxiale Siedlungsachsen sind:

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

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

Siedlungsentwicklungen abseits der ÖPNV-Bediensachsen benötigen eine kostenintensive Erschließung, um attraktive ÖPNV-Verbindungen anzubieten. Der ÖPNV ist daher meistens nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben. Aus Sicht des ÖPNV sind diese Siedlungsentwicklungen zu vermeiden und etwaige Kostendeckungsdefizite für ein gewünschtes Bedienungsangebot bei der Erschließungsplanung zu berücksichtigen.

## Mobilität in der Region

B2

### Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen

B2.1

In diesem Kapitel werden ausgeprägte Verkehrsbeziehungen auf der Basis der Einheits- und Samtgemeinden dargestellt und analysiert. Diese Verkehrsbeziehungen setzen sich aus Fahrten zur und von der Arbeitsstätte (Pendleraufkommen), mit einem durchschnittlichen Anteil von ca. 20 % am Gesamtverkehrsaufkommen und mit steigender Tendenz aus Einkaufs- und Freizeitverkehren sowie sonstigen privaten Erledigungen zusammen (ca. 65 %). Hinzu kommt noch im geringen Umfang Gemeindegrenzen überschreitender Schülerverkehr und der Anteil dienstlicher/geschäftlicher Erledigungen. Dadurch ist das Gesamtverkehrsaufkommen zwischen den Kommunen erheblich höher als das reine Pendleraufkommen (siehe auch Kapitel B2.2).

Die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH hat die Verkehrsströme im Großraum Braunschweig, auf der Grundlage einer gegenüber der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 1996 erweiterten Datenbasis, für das Jahr 2006 ermittelt. Die ausgeprägten Verkehrsbeziehungen sind in Karte B2.1 abgebildet. Die Verkehrsbeziehungen sind klassifiziert, in Personenfahrten/24h an einem Werktag in beiden Richtungen dargestellt. Die Klasse 4.000 - 4.999 Personenfahrten/24h an einem Werktag in beiden Richtungen ist zusätzlich als Schwellenbereich zu den bisher benutzten Klassen dargestellt.

Sehr intensiv sind die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Braunschweig und ihrem Umland. Die Verkehrsbeziehungen zwischen Braunschweig und Salzgitter sind die stärksten im Großraum Braunschweig. Sehr stark sind die Beziehungen zwischen Braunschweig und der Samtgemeinde Papenteich sowie der Stadt Wolfenbüttel. Starke bzw. bedeutende Verkehrsbeziehungen gibt es noch zwischen Braunschweig und den Gemeinden Cremlingen, Sickte, Vechelde und Wendeburg. Bemerkenswert ist noch die Verkehrsbeziehung zwischen Braunschweig und der Gemeinde Lehre. Sehr deutlich erkennbar ist, dass die Verkehrsbeziehungen nicht nur die direkt an Braunschweig angrenzenden Gemeinden betreffen, sondern auch darüber hinausgehen. So gibt es sehr starke Verkehrsbeziehungen zwischen Braunschweig und Wolfsburg sowie bemerkenswerte Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten Braunschweig, Gifhorn, Königslutter und Peine.

Auch die Städte Salzgitter und Wolfsburg haben ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zu ihrem Umland. Von Salzgitter aus betrifft dies vor allem die sehr starke Beziehung nach Braunschweig bzw. die starken Beziehungen nach Wolfenbüttel und Lengede. Die Verkehrsbeziehungen nach Baddeckenstedt und Liebenburg sind noch bedeutend.

Wolfsburg weist bedeutende Verkehrsbeziehungen zu allen umliegenden Einheits- und Samtgemeinden auf, die Beziehung nach Königslutter ist etwas schwächer ausgeprägt. Darüber hinausgehend sind die Beziehungen zwischen Wolfsburg und Braunschweig sehr stark, zwischen Wolfsburg und der Stadt Gifhorn bedeutend sowie zwischen Wolfsburg und den Samtgemeinden Papenteich und Sassenburg bemerkenswert.

Die Mittelzentren, die gleichzeitig Kreisstädte sind, haben ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zu umliegenden Einheits- und Samtgemeinden. Bedeutend sind in diesem Fall die Verkehrsbeziehungen von Gifhorn nach Wesendorf, Sassenburg, Isenbüttel und Meinersen. Darüber hinaus gibt es noch bedeutende Verkehrsbeziehungen zwischen Gifhorn und Wolfsburg sowie bemerkenswerte zwischen Gifhorn und der Samtgemeinde Papenteich und Braunschweig.

Zwischen Helmstedt Grasleben, Schöningen und Nord-Elm existieren bemerkenswerte Verkehrsströme.

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

Die Stadt Goslar hat starke Verkehrsbeziehungen nach Bad Harzburg und Langelsheim sowie bedeutende nach Vienenburg. Bemerkenswert sind noch die Verkehrsbeziehungen nach Liebenburg und in den Oberharz.

Zwischen Peine und Edemissen sowie Ilsede bestehen bedeutende Verkehrsbeziehungen, bemerkenswerte bestehen zwischen Peine, Wendeburg und Lahstedt. Darüber hinaus besteht eine bemerkenswerte Verkehrsbeziehung zwischen Peine und Braunschweig.

Zwischen dem Mittelzentrum Wittingen und der Samtgemeinde Hankensbüttel bestehen bemerkenswerte Verkehrsströme. Außerdem bestehen noch bemerkenswerte Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Bad Harzburg und Vienenburg sowie den Gemeinden Ilsede und Lahstedt.

In diesen Verkehrsbeziehungen zeigt sich deutlich die Zentralität der jeweiligen Gebietskörperschaft. Auch die Siedlungsachsen (siehe Kapitel B1.2) spiegeln sich wieder. Neben den ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen den Kommunen gibt es innerhalb der Kommunen ein Verkehrsaufkommen (sogenannter Binnenverkehr), das höher ist, als die Verkehre über die kommunalen Grenzen hinweg. Die hier dargestellte verkehrliche Situation ist die Grundlage für das in Kapitel C2.2.1 beschriebene ÖPNV-Gesamtnetz.

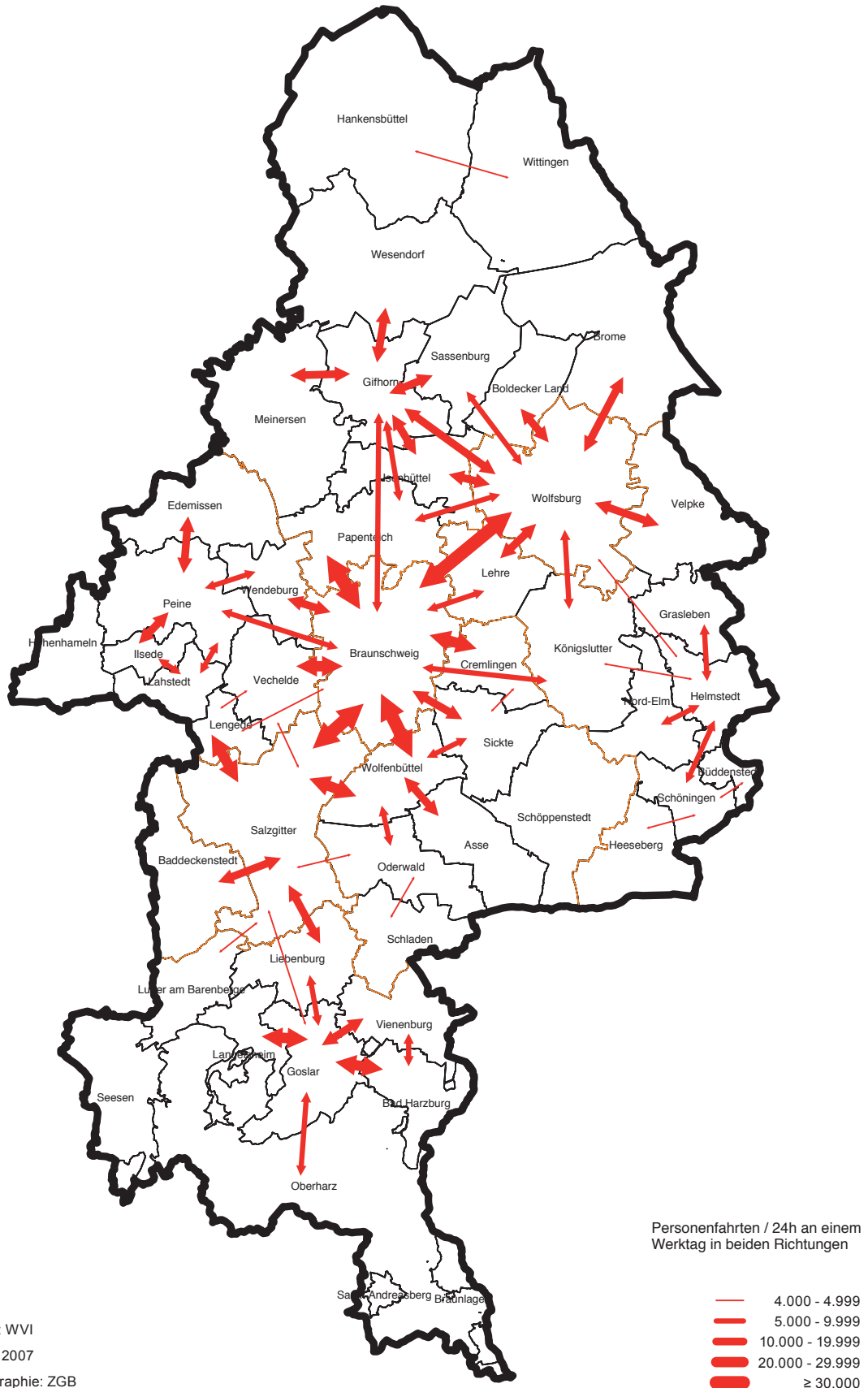
## B2.2

### Pendleraufkommen

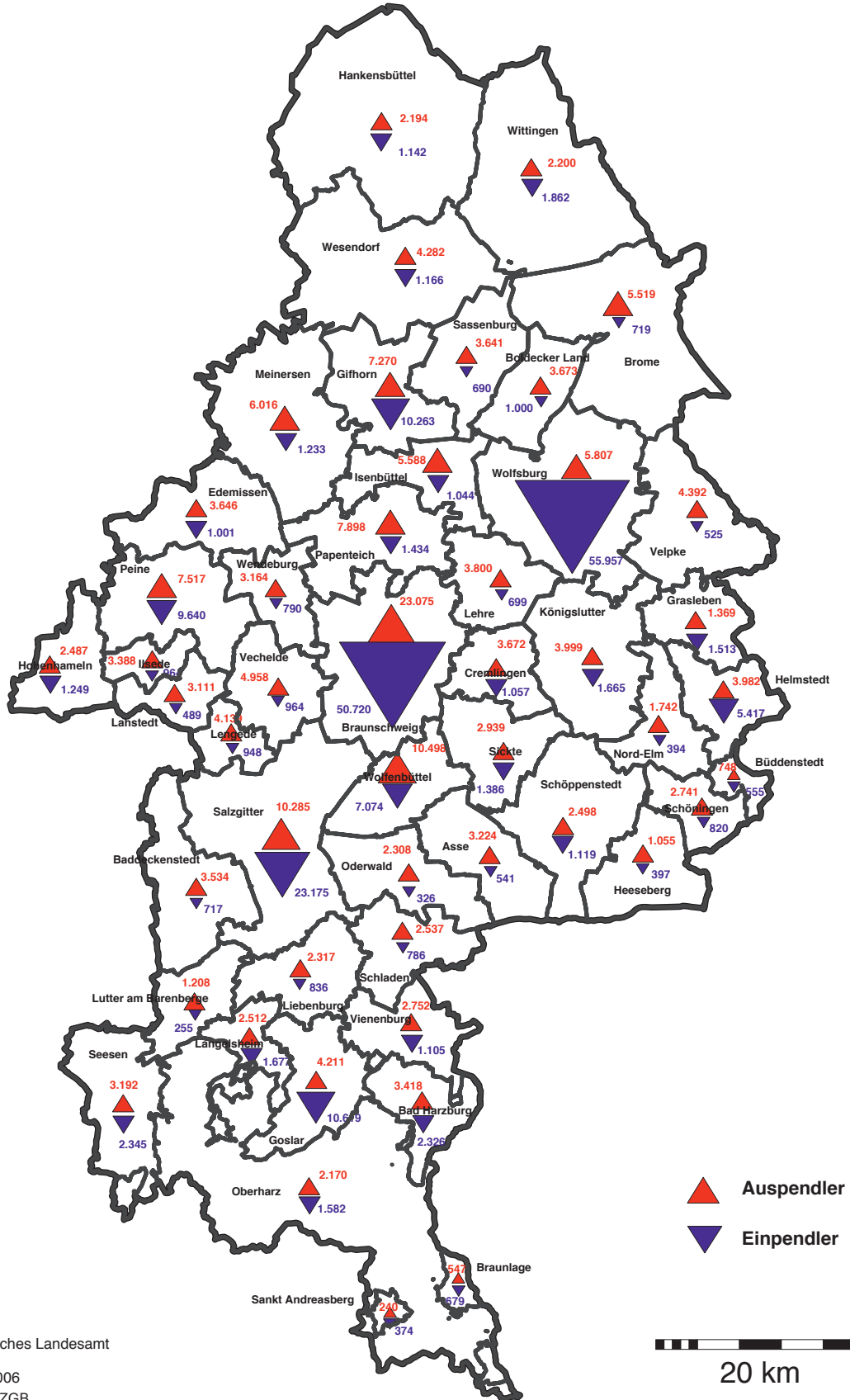
Das Pendleraufkommen ist in Karte B2.2/1 dargestellt. Im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen hat das Pendleraufkommen durchschnittlich einen Anteil von ca. 20 % am Gesamtverkehrsaufkommen. Räumlich und zeitlich kann dieser Prozentanteil von diesem Durchschnittswert deutlich abweichen (z. B. im Umfeld der Stadt Wolfsburg bei Schichtbeginn und -ende im VW-Werk). Einen Vergleich zwischen dem Gesamtverkehrsaufkommen und den Pendlerströmen auf der Basis der ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zeigt die Karte B2.2/2.



## Ausgeprägte Verkehrsbeziehungen

Karte  
B2.1

Pendleraufkommen

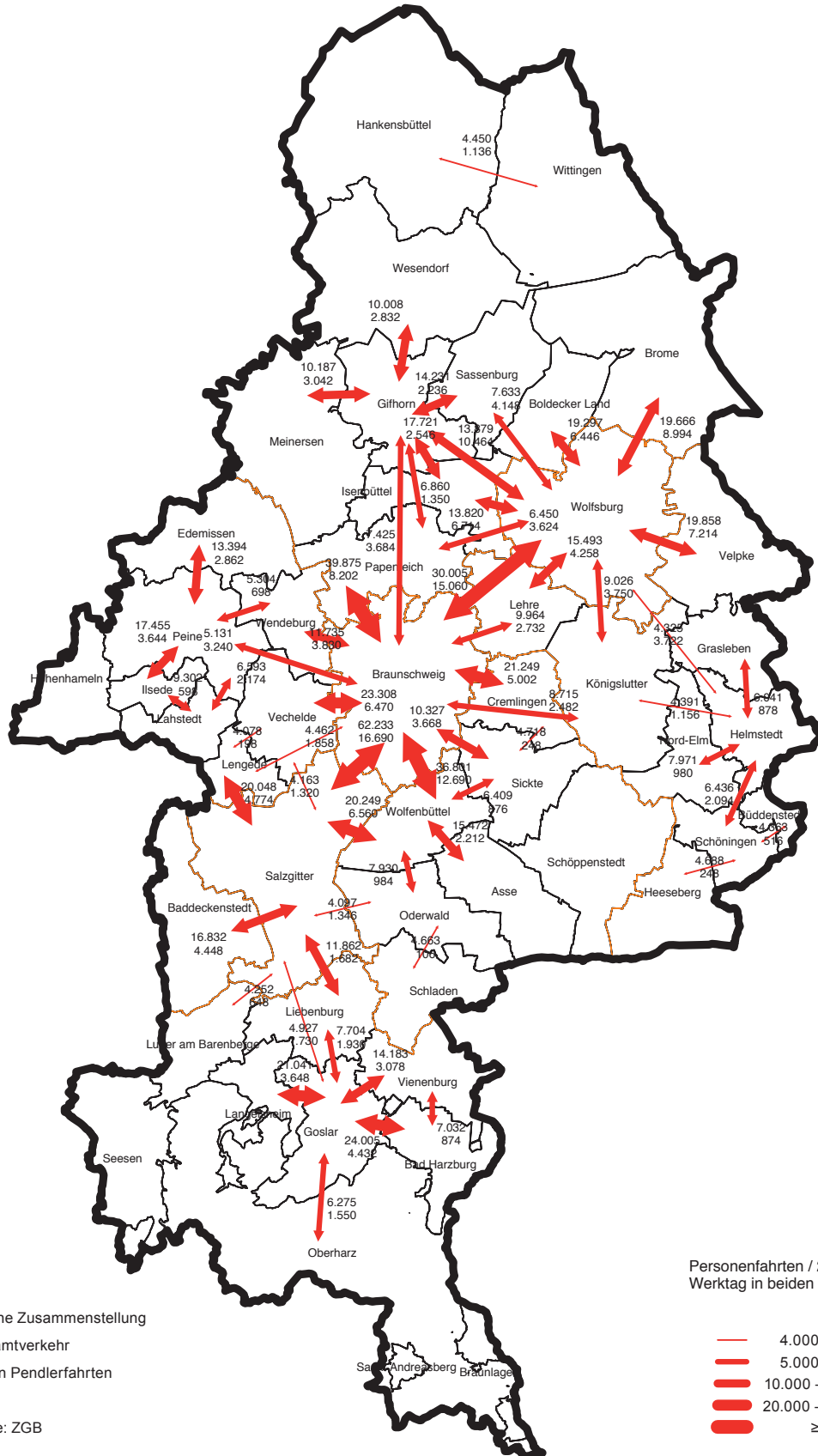


Quelle:  
Niedersächsisches Landesamt  
für Statistik  
Stand: 30.6.2006  
Kartographie: ZGB



Gesamtverkehr und Pendlerströme

Karte  
B2.2/2



Quelle: eigene Zusammenstellung  
 Zahl 1: Gesamtverkehr  
 Zahl 2: davon Pendlerfahrten  
 Stand: 2007  
 Kartographie: ZGB

Personenfahrten / 24h an einem  
 Werktag in beiden Richtungen

- 4.000 - 4.999
- 5.000 - 9.999
- 10.000 - 19.999
- 20.000 - 29.999
- ≥ 30.000

## B3 Verkehrsinfrastruktur, Betreiber, Angebot und Nachfrage

### B3.1 Verkehrsunternehmen

Der öffentliche Personennahverkehr auf der Schiene und Straße wird derzeit von verschiedenen Unternehmen durchgeführt.

#### B3.1.1 Konzessionierte Verkehrsunternehmen - Busbereich

Im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig sind eine Reihe von Verkehrsunternehmen tätig, die über Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz verfügen. Diese Unternehmen und ihre Verkehrsgebiete werden im Folgenden kurz dargestellt (siehe Karte B3.1/1):

##### 1. Regionalbus Braunschweig GmbH

Im Bereich des ZGB betreibt die Regionalbus Braunschweig GmbH Linienverkehre im Landkreis Wolfenbüttel und in großen Teilen des Landkreises Goslar. Im Landkreis Peine hat die Tochtergesellschaft der Regionalbus Braunschweig GmbH, die Firma Haller Busbetriebe GmbH, die Betriebsführung für den Linienverkehr übernommen. Die Haller Busbetriebe GmbH ist seit 2006 Verbundpartner im Verbundtarif Region Braunschweig.

##### 2. Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig

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

##### 3. Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH

Die Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH betreiben im südwestlichen Teil des Landkreises Wolfenbüttel verschiedene Linien.

##### 4. Osthannoversche Eisenbahnen AG

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG verfügt über die Konzession für die Linie 335, die zwischen Wolfsburg über die im Norden des Landkreises Helmstedt gelegenen Ortschaften bis nach Mieste führt. Die Betriebsführung dieser Linie wurde von den Verkehrsbetrieben Bachstein in Wolfsburg übernommen.

##### 5. Hahne Reisen KG

Im Verbandsgebiet führt das Verkehrsunternehmen Hahne Reisen KG den Linienverkehr von Braunlage über Hohegeiß und Bad Sachsa nach Bad Lauterberg durch.

##### 6. Braunschweiger Verkehrs-AG

Die Braunschweiger Verkehrs-AG betreibt im Stadtgebiet Braunschweig Stadtbahn- und Omnibuslinien. Einige Linien bedienen Ziele im Umland. So sind zum Beispiel die südlichen Gebiete des Landkreises Gifhorn, die Ortschaften im östlichen Landkreis Peine oder die Stadt Wolfenbüttel mit Linienverkehren direkt an Braunschweig angebunden.

### **7. Wolfsburger Verkehrs-GmbH**

Die Wolfsburger Verkehrs-GmbH betreibt den Stadt- und Berufsverkehr in Wolfsburg. Zusätzlich besteht durch die RegioBus-Linie 230 eine direkte Verbindung zwischen den Städten Wolfsburg und Braunschweig.

### **8. Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH**

Das Verkehrsgebiet der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH umfasst fast die gesamte Fläche des Landkreises. Einige der Omnibuslinien stellen umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Landkreis und den Städten Braunschweig und Wolfsburg her.

### **9. Reisebüro Schmidt GmbH**

Die Reisebüro Schmidt GmbH führt Linienverkehr im Bereich des östlichen Landkreises Wolfenbüttel, in den Samtgemeinden Schöppenstedt, Sickte und in der Gemeinde Cremlingen durch.

### **10. Kraftverkehr Mundstock GmbH**

Das Verkehrsgebiet der Kraftverkehr Mundstock GmbH erstreckt sich über die östlichen Gebiete des Landkreises Peine. Die Betriebsführung für elf Linien im Landkreis Peine wurden der Peiner Verkehrsgesellschaft mbH übertragen. Die Peiner Verkehrsgesellschaft mbH ist seit 2006 Verbundpartner im Verbundtarif Region Braunschweig.

### **11. Pülm-Reisen GmbH**

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

### **12. Stadtwerke Goslar/Stadtbus Goslar GmbH**

Die Stadtwerke Goslar führen den Linienverkehr im Stadtgebiet Goslar ohne Jerstedt und Hahnenklee-Bockswiese durch. Die Stadtwerke Goslar hat ihren Verkehrsbetrieb in die Stadtbus Goslar GmbH ausgegliedert, ist aber weiterhin im Besitz der Linien-Konzessionen. Der Stadtbus Goslar GmbH wurden sämtliche Aufgaben übertragen, die mit der Durchführung des Verkehrs im Zusammenhang stehen.

### **13. Hülsmann Reisen GmbH**

Im Nordosten des Landkreises Gifhorn führt das Verkehrsunternehmen Hülsmann Reisen GmbH den Linienverkehr in den Gemeinden Wittingen und Hankensbüttel, sowie im Südwesten in der Samtgemeinde Meinersen bis nach Gifhorn durch. Für alle Linien wurde die Betriebsführung dem Verkehrsunternehmen Bischof-Brauner GbR übertragen. Die Bischof-Brauner GbR ist seit 2007 Verbundpartner im Tarifverbund Region Braunschweig.

**B3.1.2****Verkehrsunternehmen (SPNV)**

Im Großraum Braunschweig bieten folgende Verkehrsunternehmen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an:

**1. DB Regio AG (Region Nord)**

Der Schienenpersonennahverkehr wird im Großraum Braunschweig zum überwiegenden Teil von der DB Regio AG (Region Nord) erbracht. Ein wesentlicher Teil der Verkehrsleistungen soll während der Laufzeit des Verkehrsvertrages im Wettbewerb vergeben werden.

**2. Elbe Saale Bahn GmbH**

Die Elbe Saale Bahn GmbH ist eine Tochter der DB Regio AG und erbringt die Verkehrsleistungen zwischen Wolfsburg und der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt in Richtung Stendal bzw. Haldensleben und Magdeburg. Die Verkehrsleistungen wurden im Wettbewerb vergeben. Die Elbe Saale Bahn GmbH hatte den Zuschlag bekommen.

**3. Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH**

Die Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH hatte den Zuschlag für die Verkehrsleistungen zwischen Vienenburg und der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt als Folge eines Wettbewerbsverfahrens erhalten. Neben der Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH verkehren in diesem Streckenabschnitt auch Nahverkehrszüge der DB Regio AG. Die Nahverkehrszüge von Veolia verkehren unter dem Namen Harz-Elbe-Express (HEX).

# Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig

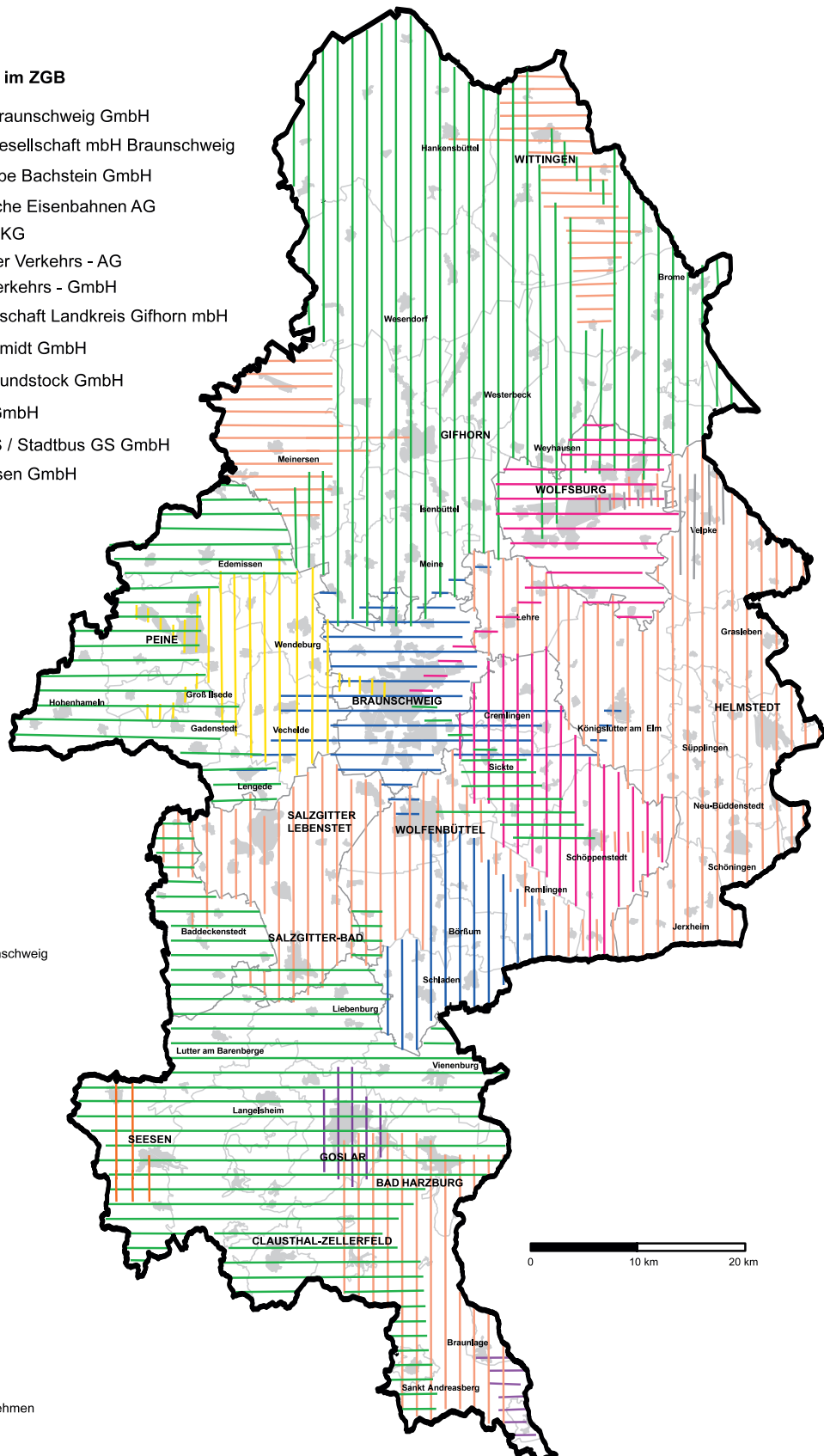
Karte  
B3.1/1

## Busunternehmen im ZGB

-  Regionalbus Braunschweig GmbH
-  Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
-  Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH
-  Osthannoversche Eisenbahnen AG
-  Hahne Reisen KG
-  Braunschweiger Verkehrs - AG
-  Wolfsburger Verkehrs - GmbH
-  Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH
-  Reisebüro Schmidt GmbH
-  Kraftverkehr Mundstock GmbH
-  Pülm Reisen GmbH
-  Stadtwerke GS / Stadtbuss GS GmbH
-  Hülsmann Reisen GmbH

## Grenzen:

-  Gemeinde
-  Landkreis
-  Zweckverband  
Großraum Braunschweig



Quelle: Verkehrsunternehmen  
Stand: 02.2007  
Kartographie: ZGB

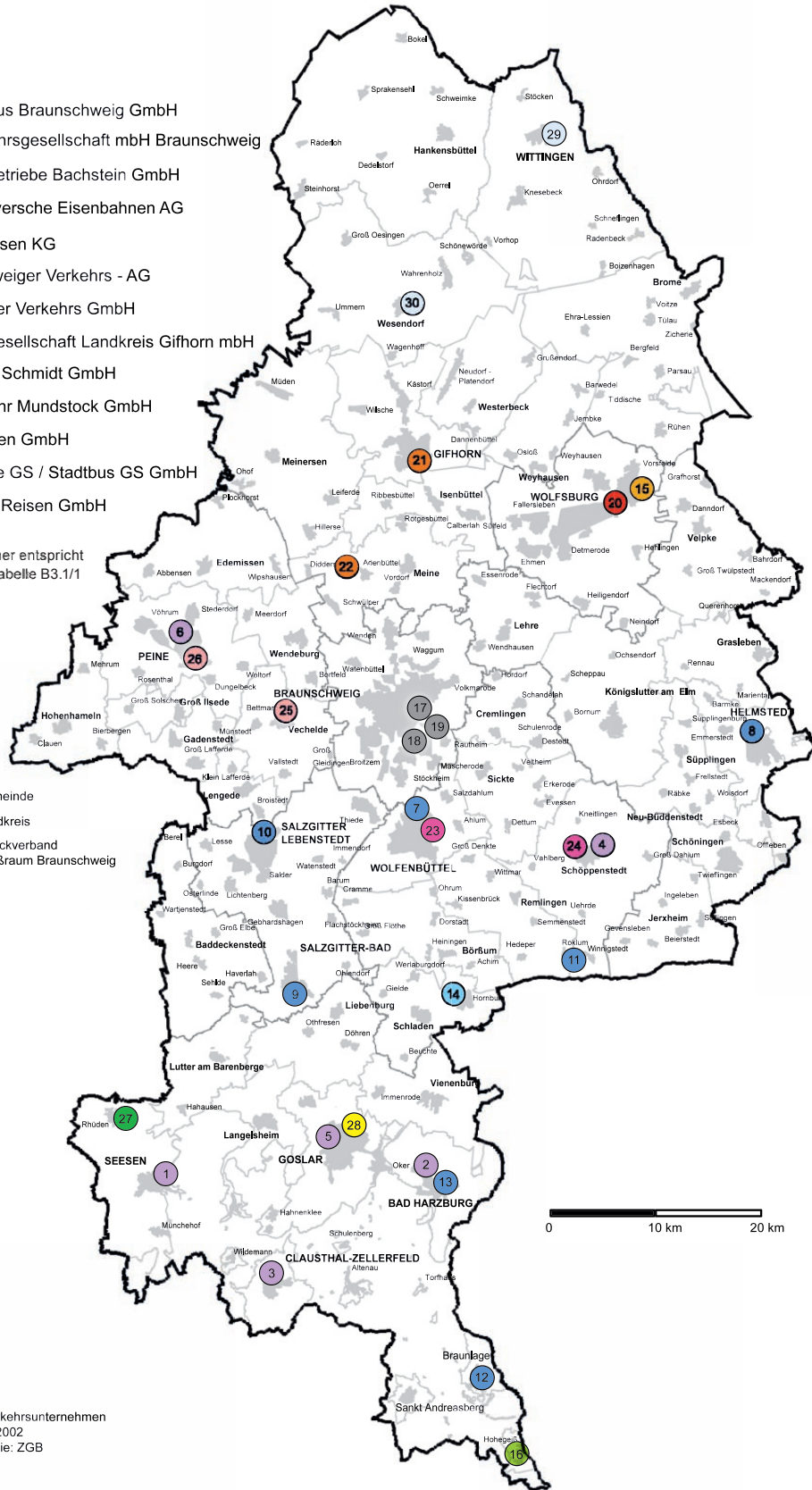
Karte B3.1/2

Betriebshöfe und Busabstellplätze der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig

- Regionalbus Braunschweig GmbH
- Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
- Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH
- Ostthannoversche Eisenbahnen AG
- Hahne Reisen KG
- Braunschweiger Verkehrs - AG
- Wolfsburger Verkehrs GmbH
- Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH
- Reisebüro Schmidt GmbH
- Kraftverkehr Mundstock GmbH
- Pülm Reisen GmbH
- Stadtwerke GS / Stadtbus GS GmbH
- Hülsmann Reisen GmbH

Die angegebene Nummer entspricht der Nummerierung in Tabelle B3.1/1

Grenzen:  
 - Gemeinde  
 - Landkreis  
 - Zweckverband  
 - Großraum Braunschweig



Quelle: Verkehrsunternehmen  
 Stand: 04.2002  
 Kartographie: ZGB



## Betriebshöfe und Busabstellplätze der konzessionierten Verkehrsunternehmen im Großraum Braunschweig

Tabelle  
B3.1/1

Nr.	Betriebshöfe und Abstellplätze	Straße	Ort
<b>Regionalbus Braunschweig GmbH</b>			
1	Seesen	Braunschweiger Straße	38723 Seesen
2	Bad Harzburg	Bismarckstraße 10	38667 Bad Harzburg
3	Clausthal-Zellerfeld	Bahnhofstraße 7	38678 Cl. - Zellerfeld
4	Schöppenstedt	Südstraße 11	38170 Schöppenstedt
5	Goslar	Stapelner Straße 6	38644 Goslar
6	Haller Busbetrieb GmbH	Am VfB-Platz 3	31224 Peine
<b>Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig mbH</b>			
7	Wolfenbüttel	Salzdahlumer Straße 136	38302 Wolfenbüttel
8	Helmstedt	Dieselstraße 7	38350 Helmstedt
9	SZ-Bad	An der Finkenkuhle 57 - 59	38259 Salzgitter
10	SZ-Lebenstedt	An der Feuerwache 12 - 20	38226 Salzgitter
11	Winnigstedt		38670 Winnigstedt
12	Braunlage	Dr. Heinrich Jasper Platz 2	38700 Braunlage
13	Bad Harzburg	Bismarckstraße 10	38667 Bad Harzburg
<b>Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH</b>			
14	Hornburg	Vor dem Dammtor 18	38315 Hornburg
<b>Osthannoversche Eisenbahnen AG</b>			
15	Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH	Heinrichswinkel 1	38448 Wolfsburg
<b>Hahne Reisen KG</b>			
16	Hohegeiß		38700 Braunlage
<b>Braunschweiger Verkehrs-AG</b>			
17	Tram-Betriebshof	G.- Westermann-Allee 7	38104 Braunschweig
18	Busbetriebshof	Lindenbergallee 1	38126 Braunschweig
19	Tram-Betriebshof ab Dez. 2008	Hauptgüterbahnhof	Braunschweig
<b>Wolfsburger Verkehrs GmbH</b>			
20	Wolfsburg	Borsigstraße 28	38446 Wolfsburg
<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH</b>			
21	Gifhorn	Wolfsburger Str. 1	38518 Gifhorn
22	Rolfsbüttel		38528 Adenbüttel
<b>Reisebüro Schmidt GmbH</b>			
23	Wolfenbüttel	Ahlumer Str. 92	38302 Wolfenbüttel
24	Schöppenstedt	Südstraße 11	38170 Schöppenstedt
<b>Kraftverkehr Mundstock GmbH</b>			
25	Vechelde	Kurze Wanne 1	38159 Vechelde
26	Peiner Verkehrsgesellschaft mbH	Am VfB Platz 3	31224 Peine
<b>Pülm Reisen GmbH</b>			
27	Rhüden	Schlackenstraße 16	38723 Seesen
<b>Stadtwerke Goslar / Stadtbus Goslar GmbH</b>			
28	Goslar	Stapelner Straße 6	38644 Goslar
<b>Hülsmann Reisen GmbH</b>			
29	Frank Brauner	Kakerbeck 3	29378 Wittingen
30	Edith H. Bischof	Wittinger Straße 31 - 33	29392 Wesendorf

## B3.2 Räumliches und zeitliches Verkehrsangebot

### B3.2.1 Schienenpersonennahverkehr

#### B3.2.1.1 Schieneninfrastruktur

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

Die Schieneninfrastruktur der DB Netz AG im Großraum Braunschweig für im SPNV befahrene Strecken ist der Karte B3.2.1.1 zu entnehmen. Dabei wurde unterschieden zwischen:

- ein- und zweigleisigen Strecken,
- Haupt- und Nebenbahnen (nach EBO) sowie zwischen
- elektrifizierten und nicht-elektrifizierten Strecken.

Bahnhöfe entlang eingleisiger Strecken, die als Begegnungsstelle dienen oder dienen können, sind in der Karte B3.2.1.1 zusätzlich hervorgehoben.

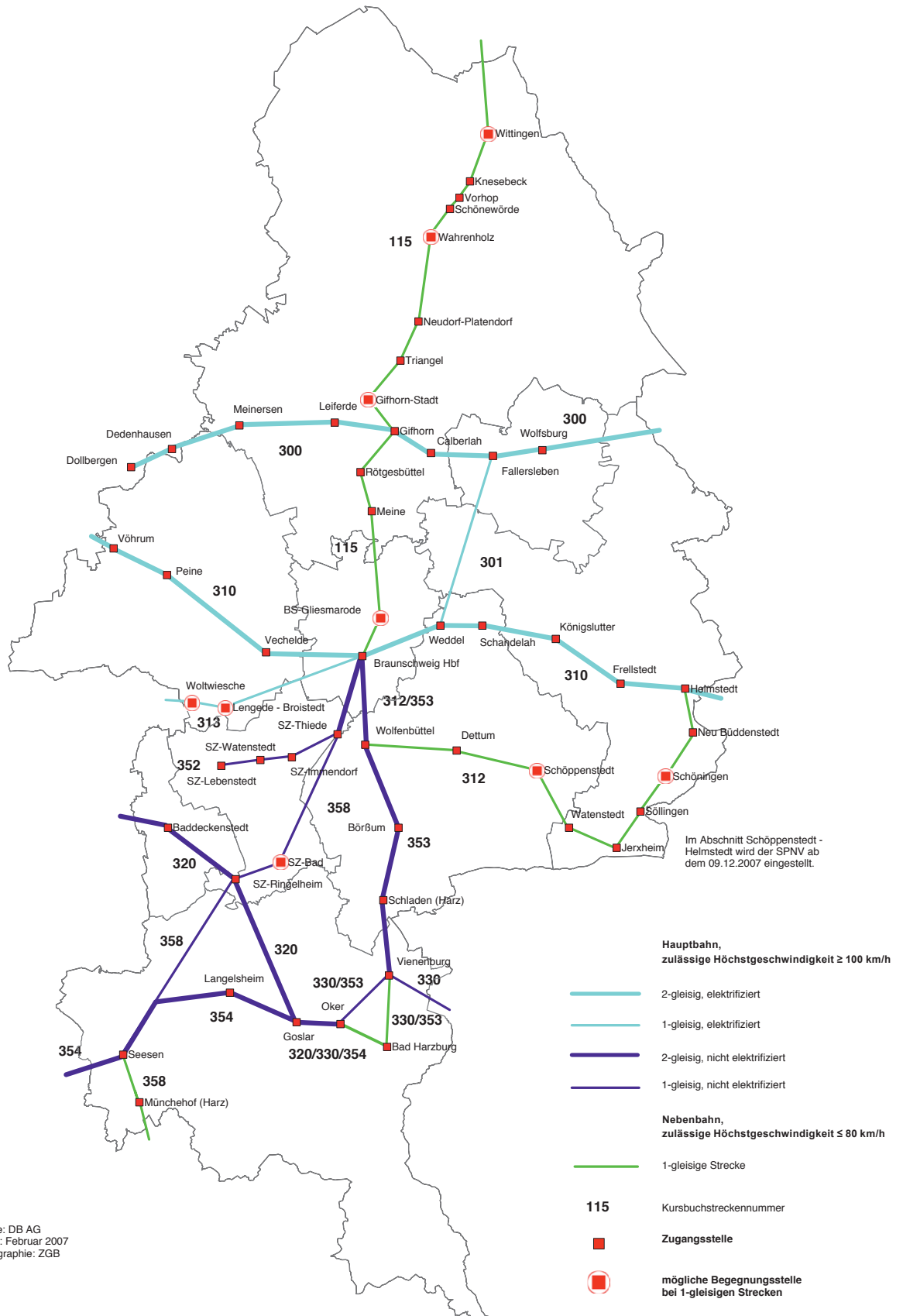
Die Strecke von Hildesheim über Goslar nach Vienenburg ist für Neigetechnikzüge ausgebaut.

Einschränkungen in der Disposition des SPNV gibt es zwischen Hildesheim und Groß Gleidingen sowie zwischen Braunschweig Hbf und Wolfsburg im Bereich zwischen Weddel und Wolfsburg-Fallersleben („Weddeler Schleife“) durch die Eingleisigkeit dieser Strecken, auf denen im Mischverkehr gefahren wird und auf denen dem Fernverkehr Vorrang gewährt wird. Der zweigleisige Ausbau dieser Streckenabschnitte ist erforderlich.

Das Verkehrsangebot der RSB, 1. Ausbaustufe, kann auf der vorhandenen Infrastruktur nicht gefahren werden. Vor allem im Abschnitt Braunschweig – Gifhorn – Wittingen sind umfangreiche Baumaßnahmen erforderlich.

# Schieneninfrastruktur der DB Netz AG im Großraum Braunschweig für im Personenverkehr befahrene Strecken

Karte  
B3.2.1.1



### B3.2.1.2 Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot im SPNV innerhalb des Großraums Braunschweig ist aus der Tabelle B3.2.1.2 ersichtlich. Für jede Kursbuchstrecke sind die Angaben zum Grundtakt und den Zugkilometern der Fahrpläne 2006 und 2007 gegenübergestellt.

**Tabelle  
B3.2.1.2**

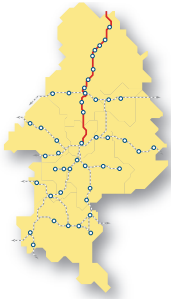
### SPNV-Angebot im Großraum Braunschweig

KBS	Streckenverlauf	Fahrplan 2006		Fahrplan 2007	
		Grundtakt	Zugkilometer	Grundtakt	Zugkilometer
115	(Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig	2h-Takt	448.579,12	2h-Takt	448.076,00
300	(Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg	1h-Takt	550.651,48	1h-Takt	550.730,24
301	Braunschweig - Wolfsburg - (Stendal)	1h-Takt	481.811,98	1h-Takt	479.150,36
310	(Hannover) - Peine - Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)	1h-Takt	1.104.500,94	1h-Takt	1.013.677,62
312	Braunschweig - Wolfenbüttel - Schöppenstedt	2h-Takt	201.403,72	2h-Takt	197.090,88
312	Schöppenstedt - Helmstedt	2h-Takt	216.001,94	mobilitäts- erhaltend	103.451,04
313	(Hildesheim) - Lengede/Broistedt - Braunschweig	2h-Takt	174.681,71	mobilitäts- erhaltend	85.111,64
320	(Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg	1h-Takt	538.222,53	1h-Takt	538.222,53
330	Goslar / Bad Harzburg - Vienenburg - (Halberstadt)	1h-Takt	109.827,92	1h-Takt	110.052,82
352	Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig	2h-Takt	188.486,08	2h-Takt	188.574,24
353	Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Goslar / Bad Harzburg	1h-Takt	676.039,10	1h-Takt	678.709,06
354	(Kreiensen) - Seesen - Goslar - Bad Harzburg	1h-Takt	449.146,43	2h-Takt	293.009,30
358	Braunschweig - Salzgitter Ringelheim - Seesen - (Herzberg)	1h-Takt	703.538,95	1h-Takt	631.213,25
<b>Summe Zugkilometer</b>			<b>5.842.891,90</b>		<b>5.317.068,98</b>

An den oben genannten Kursbuchstrecken gibt es im Verbandsgebiet insgesamt 52 Stationen. Ausgangs- und Zielorte, die sich außerhalb des Verbandsgebietes befinden, sind in Klammern gesetzt. Im Vergleich zum NVP 2003 hat sich die Bezeichnung verschiedener Kursbuchstrecken geändert.

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

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

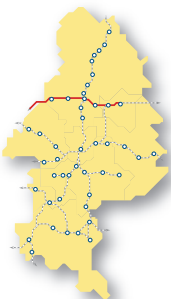


Die KBS 115 hat eine große Bedeutung für den öffentlichen Nahverkehr im nördlichen Verbandsgebiet und für die Anbindung des gesamten Verbandsgebietes an die Metropolregion Hamburg. Im Jahr 2000 hatte sich der Fahrplan auf der KBS 115 zwischen Uelzen und Braunschweig grundlegend geändert. Der bisher nur am Wochenende bestehende Taktverkehr wurde weitgehend auf die Werkstage übertragen. Dies führte zu verbesserten Anschlüssen des nördlichen Landkreises Gifhorn an die Städte Wolfsburg und Hannover sowie an den Fernverkehr in Braunschweig. Weiterhin besteht jetzt auch an Werktagen eine attraktive Nahverkehrsverbindung in Richtung Hamburg. Eine Ausweitung des bestehenden Nahverkehrsangebotes insbesondere zwischen Braunschweig und Gifhorn konnte in der Vergangenheit wegen der bestehenden Infrastruktur nicht realisiert werden.

Auf der KBS 115 besteht im Grundsatz ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Berlin, Leipzig und Frankfurt), Verknüpfungen zum Nahverkehr werden in Gifhorn (nach Wolfsburg und Hannover) hergestellt.

Die KBS 115 ist Bestandteil der RegioStadtBahn.

### KBS 300 (Hannover –) Gifhorn – Wolfsburg

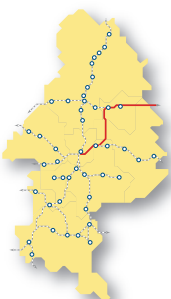


Auf der KBS 300 verkehrt neben dem Nahverkehr auch hochwertiger Personenfern- und Güterverkehr. Sie ist Teil der Schnellfahrtstrecke zwischen Hannover und Berlin.

Auf der KBS 300 besteht im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Wolfsburg (Richtung Berlin) hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr werden in Gifhorn (Richtung Uelzen) und in Wolfsburg (Richtung Stendal) hergestellt.

Die KBS 300 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

### KBS 301 Braunschweig – Wolfsburg (– Stendal / Magdeburg)



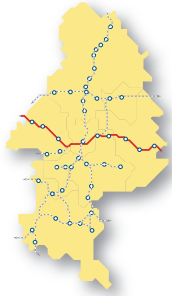
Neben einem stündlichen und vertaktetem Nahverkehr zwischen Braunschweig, Wolfsburg und Stendal existieren zwischen Wolfsburg, Haldensleben und Magdeburg zahlreiche direkte Nahverkehrsverbindungen.

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

Im Fahrplan 2007 besteht am Wochenende zwischen Braunschweig und Wolfsburg nur ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot.

Die KBS 301 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

### KBS 310 (Hannover –) Peine – Braunschweig – Helmstedt (– Magdeburg)



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

Zum westlichen Abschnitt: (Hannover –) Peine – Braunschweig

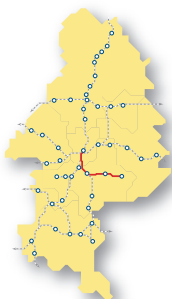
Auf dem westlichen Abschnitt der KBS 310 besteht im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Frankfurt und Berlin) hergestellt.

Zum östlichen Abschnitt: Braunschweig – Helmstedt (– Magdeburg)

Auf dem östlichen Abschnitt der KBS 310 besteht im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Berlin, Hannover/Köln und Frankfurt) hergestellt. Der Nahverkehr zwischen Marienborn und Magdeburg stellt in Helmstedt Anschlüsse zum Fernverkehr (Richtung Hannover) her. Im Fahrplan 2007 besteht am Wochenende nur ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot.

Die KBS 310 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

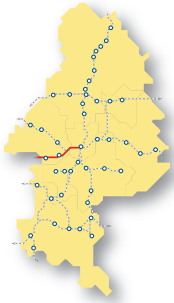
### KBS 312 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt – Schöningen – Helmstedt



Zwischen Braunschweig und Schöppenstedt besteht auf der KBS 312 im Grundsatz ein zweistündliches aber nicht vertaktetes Nahverkehrsangebot. Zwischen Schöppenstedt und Helmstedt besteht im Fahrplan 2007 im Grundsatz ein mobilitätserhaltendes Nahverkehrsangebot. Gemäß Beschluss der Verbandsversammlung vom 13.05.2004 (Vorlage 2004/24) werden auf dem Streckenabschnitt zwischen Schöppenstedt und Helmstedt zum Fahrplan 2008 keine Verkehrsleistungen mehr bestellt.

Die KBS 312 ist Bestandteil der RegioStadtBahn.

### KBS 313 (Hildesheim –) Woltwiesche – Lengede/Broistedt – Braunschweig

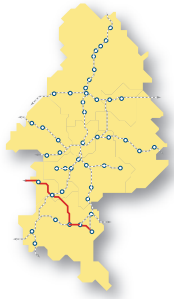


Auf der KBS 313 verkehrt zwischen Braunschweig und Hildesheim neben dem Nahverkehr auch hochwertiger Personenfernverkehr. Aufgrund des eingleisigen Streckenabschnittes führt dies im Nahverkehr regelmäßig zu längeren Wartezeiten an den bestehenden Begegnungsstellen in Lengede/Broistedt, Woltwiesche und/oder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

Auf der KBS 313 besteht im Fahrplan 2007 ein mobilitätserhaltendes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Hannover, Berlin, Leipzig und Frankfurt) hergestellt.

Die KBS 313 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

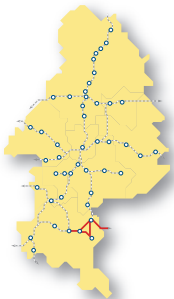
### KBS 320 (Hannover –) Salzgitter-Ringelheim – Goslar – Bad Harzburg



Auf der KBS 320 besteht im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Salzgitter-Ringelheim (Richtung Braunschweig und Seesen).

Die KBS 320 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

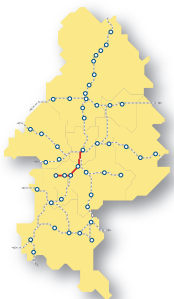
### KBS 330 Goslar/Bad Harzburg – Vienenburg (– Halberstadt – Halle(Saale))



Auf der KBS 330 besteht im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot im stündlichen Wechsel zwischen einem Nahverkehrszug der DB Regio und einem des Harz-Elbe-Express. Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Vienenburg (Richtung Braunschweig und Bad Harzburg).

Die KBS 330 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

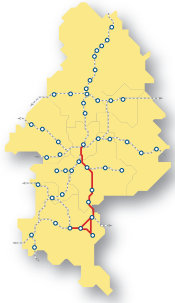
### KBS 352 Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig



Auf der KBS 352 besteht im Grundsatz ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Hannover und Magdeburg) hergestellt.

Die KBS 352 ist Bestandteil der RegioStadtBahn.

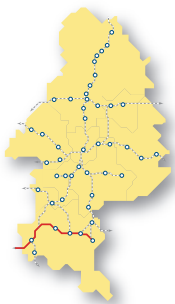
### KBS 353 Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Bad Harzburg/Goslar



Auf der KBS 353 besteht im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot bis Vienenburg, welches zweistündlich nach Bad Harzburg bzw. Goslar weitergeführt wird. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Berlin, Frankfurt, Hannover und Magdeburg) hergestellt, Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Vienenburg (Richtung Halberstadt).

Die KBS 353 ist Bestandteil der RegioStadtBahn.

### KBS 354 Kreiensen – Seesen – Goslar – Bad Harzburg



Auf der KBS 354 besteht im Fahrplan 2007 ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot bis Kreiensen. Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Seesen (Richtung Braunschweig).

Die KBS 354 ist nicht Bestandteil der RegioStadtBahn.

### KBS 358 Braunschweig – Salzgitter-Ringelheim – Seesen (– Herzberg)



Auf der KBS 358 besteht im Grundsatz ein stündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot. Verknüpfungen zum Fernverkehr werden in Braunschweig (Richtung Berlin und Frankfurt) hergestellt. Verknüpfungen zum Nahverkehr bestehen in Salzgitter-Ringelheim (Richtung Goslar und Hannover) und in Braunschweig (Richtung Gifhorn und Magdeburg). Im Fahrplan 2007 besteht am Wochenende nur ein zweistündliches und vertaktetes Nahverkehrsangebot.

Die KBS 358 ist Bestandteil der RegioStadtBahn (weitere Ausbaustufe).

## B3.2.1.3 Verkehrsnachfrage

Über die Inanspruchnahme des schienengebundenen Nahverkehrsangebotes im Großraum Braunschweig informieren die folgenden drei Karten. In der Karte B3.2.1.3/1 werden die täglichen Personenfahrten pro Streckenabschnitt im SPNV an einem Werktag (außer Samstag) im Jahr 2003 dargestellt. Die Karte B3.2.1.3/2 macht die gleichen Aussagen für das Jahr 2006. Die Karte B3.2.1.3/3 stellt die absoluten Veränderung der Personenfahrten pro Streckenabschnitt der vorgenannten Fahrpläne dar. Die dargestellten Zahlen ergeben sich aus Reisedenerhebungen der Deutschen Bahn AG, die in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden und dem Aufgabenträger für Zwecke der Verkehrsplanung zur Verfügung stehen. Von der Systematik vergleichbare Fahrgastzahlen des Harz-Elbe-Express (HEX) liegen gegenwärtig nicht vor.



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

- Verkehrsnachfrage ist zwischen Braunschweig, Peine und Hannover am stärksten

Die Verkehrsnachfrage im Großraum Braunschweig ist auf der Relation zwischen Braunschweig, Peine und Hannover mit täglich zwischen 3.960 und 5.172 Personenfahrten pro Kilometer Betriebslänge am stärksten ausgeprägt.

- Sehr gute Nachfragewerte auf verschiedenen Strecken im Verbandsgebiet

Mehr als 1.900 Fahrgäste pro Kilometer Betriebslänge sind täglich auf den folgenden Kursbuchstrecken anzutreffen:

- KBS 300 Hannover – Gifhorn – Wolfsburg
- KBS 301 Braunschweig – Wolfsburg – Stendal/Magdeburg
- KBS 310 Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg
- KBS 320 Hannover – Hildesheim – SZ-Ringelheim – Goslar – Bad Harzburg
- KBS 353 Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Goslar/Bad Harzburg
- KBS 358 Braunschweig – Salzgitter-Bad – Seesen – Herzberg

- Hohe Nachfragewerte bei niedrigem Verkehrsangebot

Auf verschiedenen Strecken im Großraum Braunschweig besteht gegenwärtig nur ein zweistündliches Verkehrsangebot. Trotzdem werden diese Strecken von über 750 Fahrgästen pro Kilometer Betriebslänge nachgefragt. Dies betrifft insbesondere die folgenden Strecken:

- KBS 115 Braunschweig – Gifhorn – Wittingen – Uelzen
- KBS 312 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt
- KBS 352 Braunschweig - Salzgitter-Lebenstedt

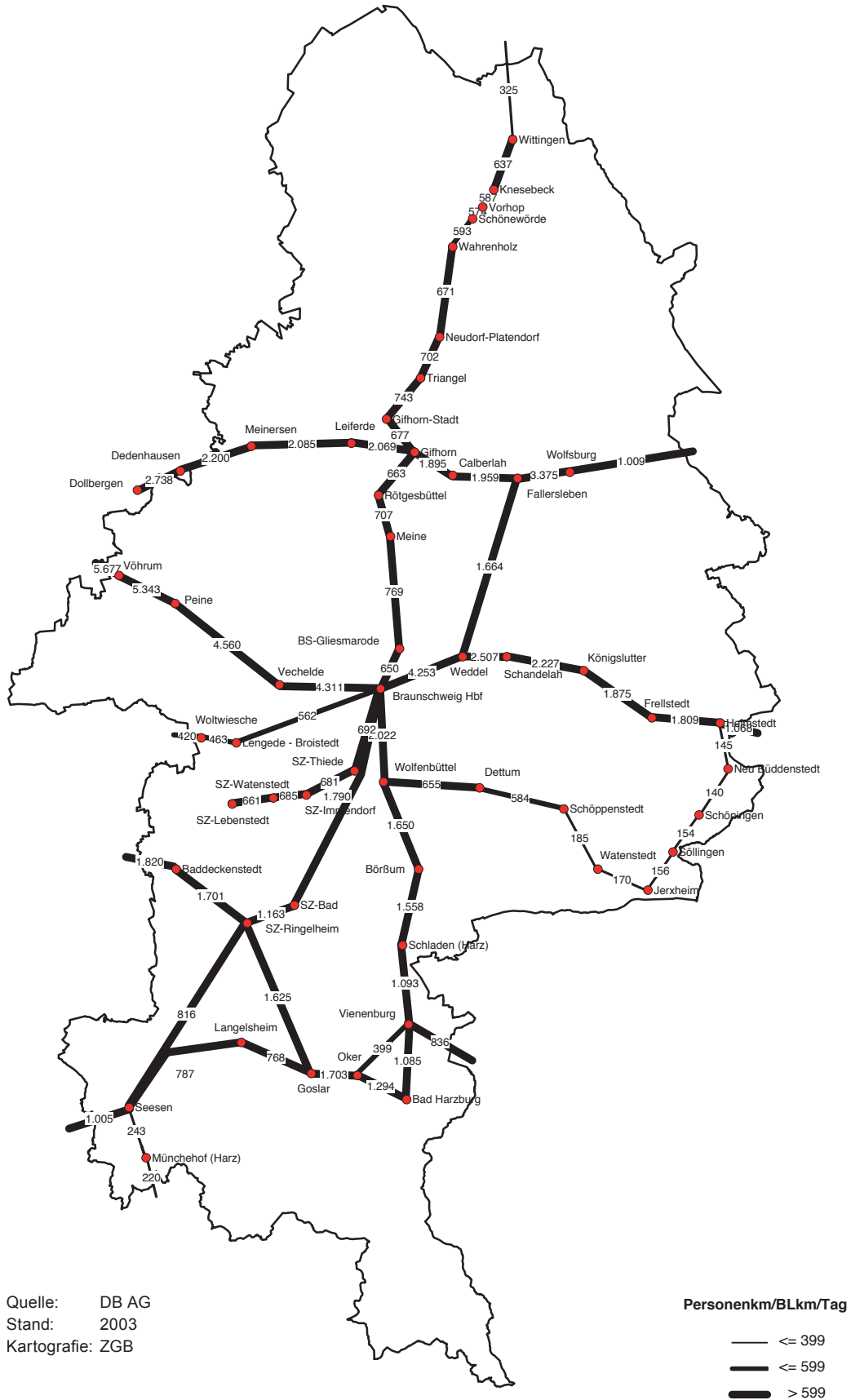
## Fahrzeuge

### B3.2.1.4

Das bestehende Angebot im SPNV wird im Verbandsgebiet mit den in der Tabelle B3.2.1.4 dargestellten Fahrzeugen erbracht. Hierbei ist insbesondere zwischen Triebfahrzeugen und lokbespannten Zügen zu unterscheiden.

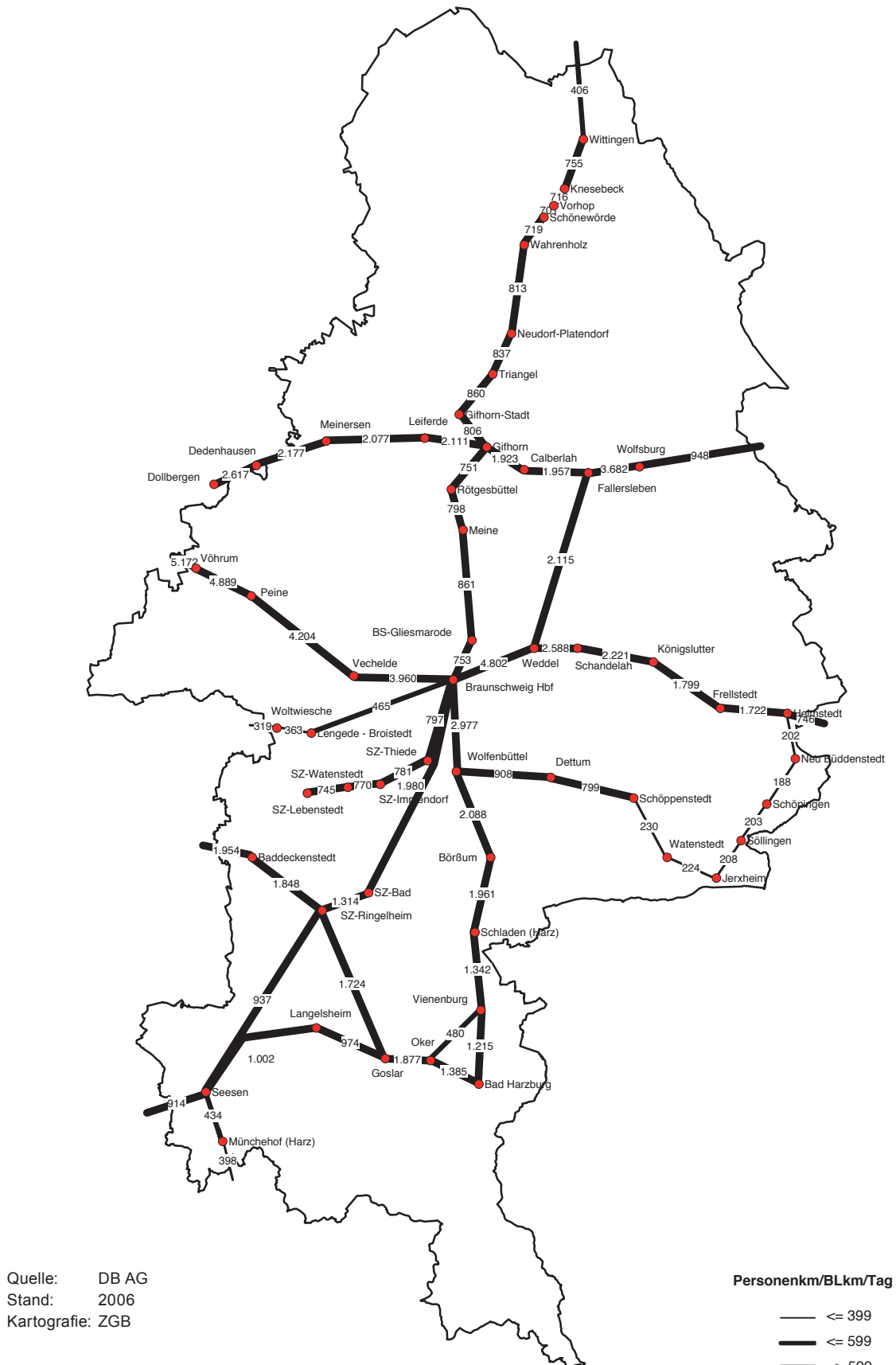
Karte  
B3.2.1.3/1

## Fahrgastnachfrage Fahrplan 2003 pro Tag

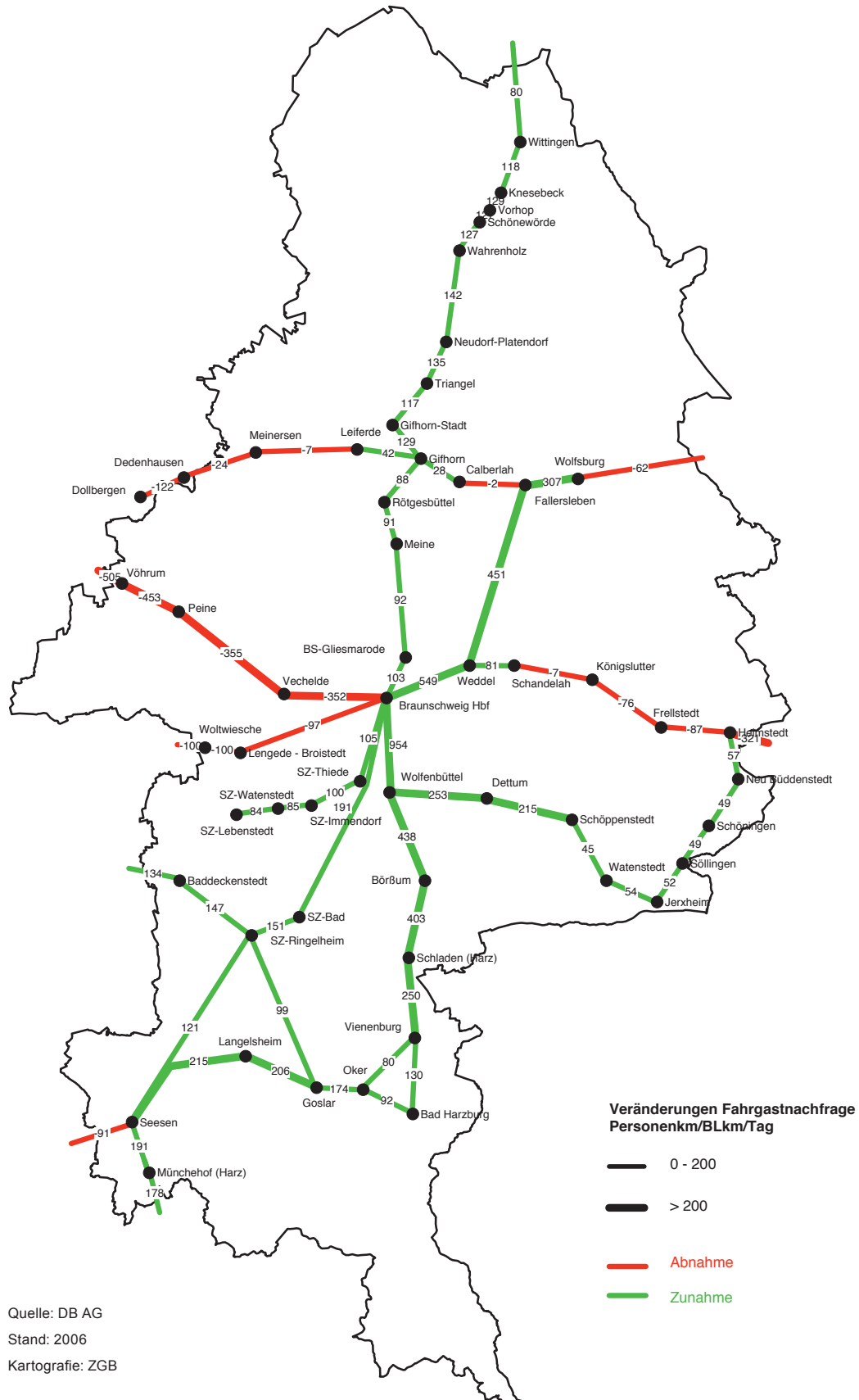


# Fahrgastnachfrage Fahrplan 2006 pro Tag

Karte  
B3.2.1.3/2



### Veränderungen der Fahrgastnachfrage pro Tag



## Fahrzeugeinsatz im SPNV (Fahrplan 2007)

Tabelle  
B3.2.1.4

KBS	Verkehrsunternehmen	Linie	Fahrplan 2007
115	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Uelzen	VT 614/628
300	DB Regio Region Nord	Hannover Hbf - Wolfsburg	1 ABn, 2 Bn, 1 Bnrdzf
301	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Wolfsburg	1 ABn, 2 Bn, 1 Bnrdzf
301	Elbe Saale Bahn GmbH	Wolfsburg - Stendal	VT 642
301	Elbe Saale Bahn GmbH	Braunschweig Hbf - Stendal	VT 642
310	DB Regio Region Nord	Bielefeld - Braunschweig Hbf	1 DAB, 3 DB, 1 DBpbzfa
310	DB Regio Region Nord	Rheine - Braunschweig Hbf	1 DAB, 3 DB, 1 DBpbzfa
310	DB Regio Region Südost	Braunschweig Hbf - Magdeburg	2 DBuza, 1 DABbuzfa
310	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Helmstedt	1 ABn, 3 Bn, 1Bybdzf
312	DB Regio Region Nord	Schöppenstedt - Helmstedt	VT 614/628
312	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Schöppenstedt	VT 614/628
313	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Hildesheim Hbf	1 ABn, 3 Bn, 1Bybdzf
320	DB Regio Region Nord	Bad Harzburg - Hannover Hbf	1 ABn, 3 Bn, 1 Bnrdzf
320	DB Regio Region Südost	Bad Harzburg - Hannover Hbf	VT 612
330	DB Regio Region Südost	Halle(Saale) Hbf - Bad Harzburg	VT 612
330	Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH	Halberstadt - Vienenburg	VT 640, 648
352	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - SZ-Lebenstedt	VT 628
353	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Goslar	VT 614/628
353	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Bad Harzburg	VT 614/628
354	DB Regio Region Nord	Bad Harzburg - Kreiensen	VT 648
358	DB Regio Region Nord	Braunschweig Hbf - Herzberg (Harz)	VT 648

## Erläuterungen:

ET Elektrotriebwagen

VT Verbrennungsmotor-Triebwagen

A Sitzwagen 1. Klasse

AB Sitzwagen 1. und 2. Klasse

B Sitzwagen 2. Klasse

BD Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil

DAB Doppelstockwagen 1. und 2. Klasse

DB Doppelstockwagen 2. Klasse

b Spezialeinrichtung für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in Rollstühlen (einschl. behindertengerechten WC)

d Wagen mit Einrichtung für Fahrradbeförderung oder Mehrzweckraum

f Wagen mit Führerstand für Wendezugbetrieb

n Nahverkehrswagen mit einer Länge von mehr als 24,5 m, Großraum mit Mittelgang in der 2. Klasse, geeignet für Wendezugbetrieb

p klimatisierte Nahverkehrswagen mit Großraum und Mittelgang

r in Verbindung mit n: Wagen mit Hochleistungsbremse

u Reisezugwagen für den Wendezugbetrieb

y Nahverkehrswagen mit einer Länge von mehr als 24,5 m, Großraum mit Mittelgang in der 2. Klasse, geeignet für Wendezugbetrieb, zwei Mitteleinstiegen

z Reisezugwagen mit zentraler elektrischer Energieversorgung

Der Fahrzeugeinsatz kann im Einzelfall abweichen. Gründe sind hierfür beispielsweise eine Anpassung an die Fahrgastnachfrage oder ein Ausfall von Fahrzeugen.

### B3.2.1.5 Qualität

Neben dem Leistungsumfang hat die Qualität der erbrachten Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine herausragende Bedeutung. Die seitens des Zweckverbandes bestehende Planung, Steuerung und Kontrolle der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringenden Verkehrsleistungen wird im Folgenden dargestellt. Grundlage sind die bestehenden Verkehrsverträge zwischen dem Zweckverband und den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

#### Planung

Die Verkehrsleistungen im Großraum Braunschweig sollen entsprechend den vereinbarten Regelungen pünktlich und tatsächlich erbracht werden. Abweichungen können zu einem vollständigen Einbehalt der Zuschusszahlungen seitens des Zweckverbandes führen (Malus). Dies betrifft die folgenden Bereiche:

- Zugausfälle
- Pünktlichkeit
- Zugbildung

Die Verkehrsleistungen müssen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen tatsächlich erbracht werden, um einen Anspruch auf Ausgleichszahlungen zu bewirken. Sofern Verkehrsleistungen im Großraum Braunschweig ausfallen, werden diese vom Zweckverband auch nicht bezuschusst. Der Grund für Zugausfälle, wie beispielsweise Bauarbeiten, Sturm oder Streik, ist hierbei unerheblich. Die Leistung im Schienenpersonennahverkehr muss aber vollständig ausfallen. Verspätungen ab 60 Minuten gelten auch als Zugausfall.

Die Pünktlichkeit der Verkehrsleistungen wird mit Malus belegt, sofern die Gesamtpünktlichkeit im Jahresmittel den Wert von aktuell 94,8 Prozent (Jahr 2007) unterschreitet. Dabei werden alle SPNV-Leistungen im Großraum Braunschweig einbezogen. Als unpünktlich gelten alle Verspätungen ab fünf Minuten. Diese Grenze besteht unabhängig von der Ursache der Verspätungen. Eine Ausnahme bildet hierbei das Kriterium „Höhere Gewalt“. So wird eine Verspätung aufgrund „Höherer Gewalt“ erst ab dem nachfolgenden Messpunkt in der Gesamtpünktlichkeit berücksichtigt. Messpunkte im Großraum Braunschweig sind die Stationen Braunschweig Hbf, Gifhorn, Goslar und Seesen.

Eine abweichende Zugbildung (Fahrzeugeinsatz) wird ebenfalls mit Malus belegt, sofern mehr als 15 Prozent der Nahverkehrszüge vom vorgesehenen Einsatzplan abweichen.

Ohne Malus belegt wird die Messung der Kundenzufriedenheit im Großraum Braunschweig. Ein Bonus bei „Übererfüllung“ der Qualitätsmerkmale wird seitens des Zweckverbandes nicht gewährt.

#### Steuerung

Die Steuerung der Qualität im Schienenpersonennahverkehr erfolgt im Wesentlichen über monatliche Statusberichte und einem in regelmäßigen Abständen tagenden Arbeitskreis aller niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger. Bei besonders kundenrelevanten Vorkommnissen und auf Anforderung des Zweckverbandes informieren die Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zweckverband.

## Kontrolle

Die Kontrolle der zur Verfügung gestellten Unterlagen wird systematisch und umfassend vorgenommen. Hierbei bedient sich der Zweckverband Großraum Braunschweig öffentlich zugänglicher Informationen. Im Mittelpunkt stehen hierbei die mit Malus belegten Qualitätskriterien (Zugausfall, Pünktlichkeit und Zugbildung).

Die von der DB AG im Internet veröffentlichten Pünktlichkeitsmeldungen werden mit einem eigens hierfür entwickelten Programm ausgewertet (A). Außerdem besteht die Möglichkeit, dem Zweckverband beobachtete Verspätung, Zugausfälle und sonstige Qualitätsmängel über auf den Internetseiten des ZGB bereitgestellten Meldeformularen zu melden (B). Weiterhin werden Mitteilungen und Presseberichte ausgewertet (C).

### A. Auswertungsprogramm von Internetseiten

Der Zweckverband Großraum Braunschweig wertet als einziger SPNV-Aufgabenträger in Niedersachsen die Veröffentlichungen der DB AG im Internet mit Hilfe eines hierfür eigens entwickelten Programms aus. Die DB AG veröffentlicht im Internet die Pünktlichkeit der aktuellen Verkehrsleistungen.

Auf Grundlage dieser Informationen werden alle Nahverkehrsleistungen erfasst und wie am Beispiel eines Tagesberichtes (Abbildung B3.2.5/1) ausgewertet.

### Aktuelle Veröffentlichung zur Pünktlichkeit der Verkehrsleistungen im Internet

Abb.  
B3.2.1.5/1

Braunschweig Hbf (Aktueller Abfahrtsplan gültig am 15.10.07 (11:00 - 12:26 Uhr))				
Abfahrt		Ankunft		
Dieser Plan zeigt die aktuelle Verkehrslage für Braunschweig Hbf.				
Für weitere Fahrplaninformationen wählen Sie bitte Ihre gewünschte Uhrzeit:				
		00:00 01:00 02:00 03:00 04:00 05:00 06:00 07:00 08:00 09:00 10:00 11:00	→ Angaben ändern	
		12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00 21:00 22:00 23:00	→ Neue Anfrage	
Zeit	Fahrt		Gleis	Aktuelles
11:00	ICE 694	<b>Berlin Ostbahnhof</b> Braunschweig Hbf 11:00 - Berlin-Spandau 12:05 - Berlin Hbf 12:21 - Berlin Ostbahnhof 12:32	7	ca. 40 Minuten später
11:27	aktuelle Uhrzeit			
11:48	RB 1496.4	<b>Salzgitter-Lebenstedt</b> Braunschweig Hbf 11:48 - Salzgitter-Thiede 11:54 - Salzgitter-Immendorf 12:01 - Salzgitter-Watenstedt 12:05 - Salzgitter-Lebenstedt 12:11	2	pünktlich
11:51	IC 2130	<b>Oldenburg(Oldb)</b> Braunschweig Hbf 11:51 - Hannover Hbf 12:24 - Nienburg(Weser) 13:11 - Verden(Aller) 13:28 - Bremen Hbf 13:51 - Delmenhorst 14:04 - Oldenburg(Oldb) 14:22	6	pünktlich
11:58	ICE 373	<b>Bern</b> Braunschweig Hbf 11:58 - Hildesheim Hbf 12:23 - Göttingen 12:52 - Kassel-Wilhelmshöhe 13:15 - Fulda 13:45 - Hansau Hbf 14:27 - Frankfurt(Main)Hbf 14:44 - Mannheim Hbf 15:26 - Karlsruhe Hbf 15:59 - Offenburg 16:27 - Freiburg(Breisgau) Hbf 17:00 - Basel Bad Bf 17:37 - Basel SBB 17:47 - Olten 18:24 - Bern 18:56	6	pünktlich
12:00	ICE 976	<b>Berlin Ostbahnhof</b> Braunschweig Hbf 12:00 - Wolfsburg 12:16 - Berlin-Spandau 13:09 - Berlin Hbf 13:24 - Berlin Ostbahnhof 13:34	7	pünktlich
12:04	RB 14287	<b>Herzberg(Harz)</b> Braunschweig Hbf 12:04 - Salzgitter Bad 12:19 - Salzgitter-Ringelheim 12:24 - Seesen 12:44 - Gittelde 12:58 - Osterode am Harz Mitte 13:08 - Osterode am Harz Leese 13:13 - Herzberg(Harz) 13:25	5	pünktlich
12:10	IC 2037	<b>Leipzig Hbf</b> Braunschweig Hbf 12:10 - Helmstedt 12:31 - Magdeburg Hbf 12:58 - Halle(Saale)Hbf 13:50 - Leipzig/Halle Flughafen 14:03 - Leipzig Hbf 14:18	7	pünktlich
12:18	RB 36221	<b>Magdeburg Hbf</b> Braunschweig Hbf 12:18 - Weddel(Braunschw) 12:23 - Schandelah 12:27 - Königslutter 12:33 - Frelstedt 12:40 - Helmstedt 12:45 - Eilsleben(b. Magdeburg) 13:02 - Magdeburg Hbf 13:32	8	pünktlich
12:18	RB 36221	<b>Dessau Hbf</b> Braunschweig Hbf 12:18 - Weddel(Braunschw) 12:23 - Schandelah 12:27 - Magdeburg Hbf 13:32 - Magdeburg-Neustadt 13:37 - Biederitz 13:44 - Roßlau(Elbe) 14:28 - Dessau Hbf 14:35	8	-
12:20	RE 14010	<b>Rheine</b> Braunschweig Hbf 12:20 - Vechelde 12:28 - Peine 12:36 - Hannover Hbf 13:05 - Minden(Westf) 13:51 - Bad Oeynhausen 14:03 - Osnabrück Hbf 14:43 - Rheine 15:24	5	pünktlich
12:24	RB 36979	<b>Stendal</b> Braunschweig Hbf 12:24 - Weddel(Braunschw) 12:29 - Fallersleben 12:43 - Wolfsburg 12:48 - Oebisfelde 12:58 - Mieste 13:11 - Solbe 13:16 - Stendal 13:51	3	pünktlich
12:26	RB 14506	<b>Bad Harzburg</b> Braunschweig Hbf 12:26 - Wolfenbüttel 12:35 - Börßum 12:45 - Schladen(Harz) 12:49 - Vienenburg 13:01 - Bad Harzburg 13:11	1	pünktlich
Anzeige aller Halte bis zu diesem Zeichen Ⓞ, dahinter Anzeige der wichtigsten Halte.				

**Abb. B3.2.1.5/2**

**Beispiel Tagesauswertung zur Pünktlichkeit**

Verspätungen ab 3 Minuten Bahnhof Braunschweig Hbf vom 11.10.2007			
Ankunft			
Meldedatum	ZN	Planzeit	Verspätung in Min
11.10.2007 09:54	14005	09:44	10
11.10.2007 10:24	14205	10:44	5
11.10.2007 12:26	14207	12:44	5
11.10.2007 15:29	36982	15:34	5
11.10.2007 15:29	14011	15:44	5
11.10.2007 16:30	36984	16:34	5
11.10.2007 16:30	14211	16:44	5
11.10.2007 19:33	36990	19:34	5
11.10.2007 19:33	14015	19:44	10
11.10.2007 22:36	14217	22:44	5
11.10.2007 23:06	14019	23:41	10
Abfahrt			
Meldedatum	ZN	Planzeit	Verspätung in Min
11.10.2007 22:05	36241	22:18	5

Eine Auswertung der Zugausfälle erfolgt in entsprechender Art und Weise.

**B. Meldungen an den Zweckverband über www.zgb.de**

Über die Internetseiten des Zweckverbandes besteht die Möglichkeit Verspätungen (Abbildung B3.2.1.5/3), Zugausfälle (Abbildung 3.2.1.5/4) und Qualitätsmängel (Abbildung 3.2.1.5/5) zu melden.

**Abb. B3.2.1.5/3**

**Meldung zur Pünktlichkeit – Verspätungsmeldung**



Qualität > Verspätungsmeldung

**Meldung zur Pünktlichkeit**

Alle zeitlichen Daten der Nahverkehrszüge (Ankunft, Abfahrt usw.) an den Bahnhöfen Braunschweig, Gifhorn, Goslar und Seesen werden bereits auf rechnergestütztem Wege erfasst. Dabei wird der Faktor Pünktlichkeit in bewertbaren Statistiken festgehalten. Sie können an dieser Stelle selbst Ihre Meldung zur Pünktlichkeit eingeben, die sich nicht nur unbedingt auf die genannten Bahnhöfen beziehen muß. Ihre Mithilfe ermöglicht es dem Zweckverband, eine möglichst lückenlose Übersicht zu erstellen und die Daten in die strukturelle Planung miteinzubeziehen.

**Verspätungsmeldung:**

Bahnhof:	Bad Harzburg			
Datum:	30 <small>Tag</small>	10 <small>Monat</small>	2007 <small>Jahr</small>	Zugnummer: <input style="width: 50px;" type="text"/>
				<small>Die Zugnummer für eine Fahrt finden Sie z.B. im Verbundfahrplan.</small>
Meldung bezieht sich auf: <input checked="" type="radio"/> Ankunft <input type="radio"/> Abfahrt				
Uhrzeit Plan:	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>		
Uhrzeit Ist:	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>		
		<small>Stunde Minute</small>		
Ihre E-Mailadresse: <small>(Angabe freiwillig)</small>	<input style="width: 90%; height: 20px;" type="text"/>			

**Aktuelles | Presse**

**Über uns**

**Regionalplanung**

**Nahverkehr**

- Fahrpläne
- Verbundtarif
- Verbindungen
- Qualität Schiene
- Nahverkehrsplan
- RegioStadtBahn
- Virtuelle Ausschreibung
- Rechtsgrundlagen

**Regionalmarketing**

**Links**

**Veröffentlichungen**

**Kontakt**

Suche:



## Meldung zu Zugausfällen

Abb.  
B3.2.1.5/4

Qualität > Zugausfallmeldung

**Meldung zum Zugausfall**

Damit die öffentlichen Gelder nur dann gezahlt werden, wenn die Verkehrsleistung auch erbracht wurde, haben Sie die Möglichkeit uns über Zugausfälle zu informieren. Gleichzeitig geben Sie uns damit aber auch einen Hinweis zu den eingesetzten Fahrzeugen und deren Störanfälligkeit.

Machen Sie also mit.

**Zugausfallmeldung:**

Bahnhof:	Bad Harzburg				Zugnummer:	
Datum:	30	10	2007			
	Tag	Monat	Jahr			
						Die Zugnummer für eine Fahrt finden Sie z.B. im Verbundfahrplan.
Meldung bezieht sich auf: <input checked="" type="radio"/> Ankunft <input type="radio"/> Abfahrt						
Uhrzeit Plan: <input type="text"/> : <input type="text"/>						
Ihre E-Mailadresse: <input type="text"/>						
(Angabe freiwillig)						
<input type="button" value="Daten senden"/>				<input type="button" value="Maske löschen"/>		

## Meldung zur Qualität

Abb.  
B3.2.1.5/5

Qualität > sonstige Qualitätsmeldung

**Meldung zur Qualität**

Sie haben die Möglichkeit, auf Qualitätsmängel hinzuweisen. Mit Ihrer Unterstützung kann das Leistungsangebot der Verkehrsunternehmen überprüft und verbessert werden.

Machen Sie also mit.

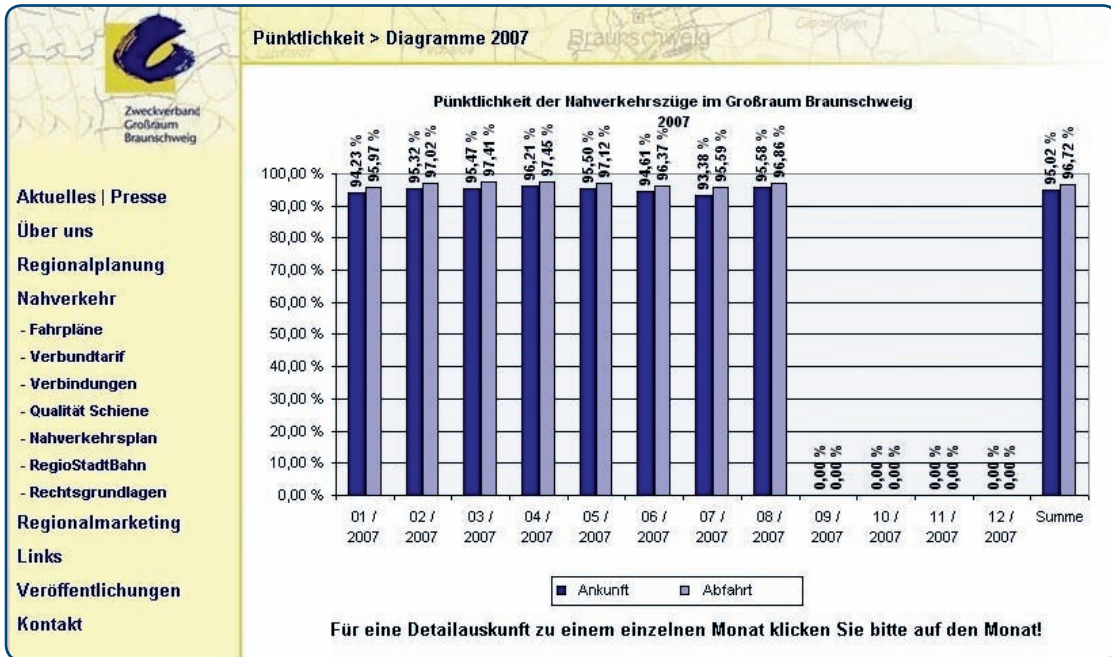
Bahnhof:	Bad Harzburg				Zugnummer:	
Datum:	30	10	2007			
	Tag	Monat	Jahr	Stunde	Minute	
						Die Zugnummer für eine Fahrt finden Sie z.B. im Verbundfahrplan.
Meldung zu:						
<input checked="" type="radio"/> Anzahl Sitzplätze <input type="radio"/> Sauberkeit <input type="radio"/> Sanitäre Anlagen <input type="radio"/> Information im Zug <input type="radio"/> sonstiges						
Meldung: <input type="text"/>						
Ihre E-Mailadresse: <input type="text"/>						
(Angabe freiwillig)						
<input type="button" value="Daten senden"/>				<input type="button" value="Maske löschen"/>		

Die Meldungen an den Zweckverband Großraum Braunschweig werden mit den zur Verfügung gestellten Daten der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeglichen.

Die Öffentlichkeit wird über die Pünktlichkeit der Nahverkehrszüge im Großraum Braunschweig im Internet informiert (Abbildung B3.2.1.5/6).

Abb. B3.2.1.5/6

Pünktlichkeit im Großraum Braunschweig



C. Weitere Mitteilungen und Presseberichte

Der Zweckverband wertet darüber hinaus vorliegende Mitteilungen und Presseberichte hinsichtlich der mit Malus belegten Qualitätskriterien aus. Hierzu zählen insbesondere die Mitteilungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen über Bauarbeiten und Schienenersatzverkehre.

## Bus- und Stadtbahnangebot

### B3.2.2

Im Gebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig stehen den Fahrgästen 296 Nahverkehrslinien mit einem umfangreichen Bus- und Stadtbahnangebot zur Verfügung. Bezogen auf die Art des Verkehrsangebotes besteht eine Gliederung, die sich in einer einheitlichen Produktbezeichnung widerspiegelt. Die einzelnen Produkte sind: RegioStadtBahn, RegioBus, Tram, Bus sowie differenzierte Bedienungsweisen, wie Anruf-Linien- (ALT) und Anruf-Sammeltaxi (AST).

Der Produktname RegioStadtBahn ist derzeit noch ein Platzhalter für zukünftige Angebote.

Im Bereich des regionalen Netzes sind insgesamt 36 Linien vorhanden, davon zählen 3 Linien zu den ein- und ausbrechenden Verkehren in andere Verkehrsräume.

Das lokale Netz setzt sich aus 9 Tram-Linien und 237 Bus-Linien zusammen. 15 der lokalen Bus-Linien gehören zu den ein- und ausbrechenden Verkehren.

Die differenzierten Bedienungsweisen werden entweder als ganze Linien betrieben oder als einzelne Fahrten innerhalb regulärer Linien des regionalen bzw. lokalen Netzes. Es gibt insgesamt 14 Linien, die ausschließlich bedarfsorientiert gefahren werden.

Das Liniennummernsystem orientiert sich an den Tarifzonen. Jede Gebietskörperschaft hat einen eigenen Nummernkreis. Zum Beispiel lauten die Tarifzonen im Landkreis Helmstedt 30, 31, 32...38 oder im Landkreis Peine 50, 51, 52... Für die Liniennummerierung wurde dieses Erkennungsmerkmal übernommen. Die Buslinien erhalten je nach Gebiet eine Leitziffer, für den Bereich Helmstedt ist es die Zahl 3, für Peine die Zahl 5. Nach diesem Schema wurden alle Buslinien durchnummeriert. Jede Linie hat also eine eindeutige, einmalige Nummer erhalten. Die Stadtbahnlinien wurden mit den Nummern von 1 bis 10 durchnummeriert. Die RegioBus-Linien sind bei dieser Nummerierung besonders herausgehoben, indem die Endziffer der dreistelligen Nummer vorwiegend eine 0 ist.

Das Bus- und Stadtbahnangebot wird im Folgenden kurz beschrieben und tabellarisch dargestellt.

## RegioBusse

### B3.2.2.1

Im Verbandsgebiet sind auf insgesamt 36 Linien regional bedeutsame Verkehre eingerichtet worden. Dabei handelt es sich um direkt im Takt geführte Busverbindungen zwischen Schwerpunkten von Verkehrsaufkommen.

Drei der RegioBus-Linien sind nicht in das Liniennummerierungssystem des Verbandsgebiets eingebunden. Dabei handelt es sich um die RegioBus-Linien 440 der Kreisverkehrsbetriebe Osterode GmbH, 450 der Regionalbus Braunschweig GmbH sowie die Linie 948 der RegioBus Hannover GmbH, die jeweils entsprechend dem Liniennummerierungssystem der zuständigen Gebietskörperschaften nummeriert sind.



### Landkreis Gifhorn

Im Landkreis Gifhorn werden drei der RegioBus-Linien (100, 160 und 170) von der VLG mbH betrieben.

Die Konzessionen für die RegioBus-Linien 120 und 140 wurden 2005/2006 im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbs an die Firma Hülsmann Reisen GmbH übertragen. Die Betriebsführung für beide Linien liegt bei dem Verkehrsunternehmen Bischof-Brauner GbR.

Alle RegioBus-Linien des Tarifzonen-Gebietes 100 werden von Montag bis Sonntag bedient.

Die Linien 100, 160, 170 verkehren von Montag bis Freitag im 1-Stunden-Takt. Am Samstag zunächst ebenfalls stündlich, ab Nachmittag und am Sonntag alle 2 Stunden.

Die Linie 140 fährt von Montag bis Sonntag stündlich.

Bei der Angebotsgestaltung der Linie 120 stand die Anschlusssicherheit am Bahnhof in Wittingen im Vordergrund.



### Stadt Wolfsburg

Ausgehend von ihrem Tarifgebiet 200 betreibt die Wolfsburger Verkehrs GmbH die RegioBus-Linie 230 von Montag bis Sonntag.

Die direkten Fahrten der Linie 230 führen von Wolfsburg, Flechtorf, Lehre, Wendhausen und Dibbesdorf nach Braunschweig. Die indirekten Fahrten bedienen zusätzlich die Orte Hattorf und Beienrode.

An den Verkehrstagen Montag bis Freitag in der Schulzeit werden in der Betriebszeit von 04:56 Uhr bis ca. 01:00 Uhr insgesamt 30 Fahrtenpaare gefahren. Am Samstag wird die Linie in der Betriebszeit von 05:44 Uhr bis 00:16 Uhr mit 26 Fahrten bedient. An Sonntagen wurde ein 2-Stunden-Takt eingeführt, abwechselnd direkt oder über Hattorf/Beienrode.



### Landkreis Helmstedt

Die RegioBus-Linien 380 und 390 betreibt die Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig.

Die Linie 380 verkehrt von Montag bis Freitag und am Samstagvormittag im 1-Stunden-Takt. Am Samstagnachmittag und am Sonntag wird ein 2-Stunden-Takt gefahren.

Auf dem Abschnitt Helmstedt – Süpplingen der Linie 390 werden von Montag bis Freitag in den Abendstunden Kleinbusse eingesetzt. Für den Abschnitt Süpplingen – Königslutter wurden abends Anruf-Sammeltaxi-Verkehre eingerichtet. Am Samstag und Sonntag werden ausschließlich Kleinbusse eingesetzt. Nachmittags und abends gibt es ebenfalls Anruf-Sammeltaxi-Verkehre.



### Stadt Braunschweig

Die Braunschweiger Verkehrs-AG betreibt insgesamt vier Linien auf regionalen Relationen ausgehend vom Tarifgebiet 400.

Die Linie 420 wird von Montag bis Freitag in einem 15-Minuten-Takt betrieben. Am Samstag verkehrt die Linie im 20-Minuten-Takt zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel. Am Sonntag wird ein 1-Stunden-Takt angeboten.

Von Braunschweig in die Gemeinde Vechelde besteht von Montag bis Freitag eine Verbindung mit der RegioBus-Linie 450. Von Montag bis Freitag besteht je nach Verkehrszeit ein 30-Minuten- bzw. 1-Stunden-Takt. Am Samstag und Sonntag ist ein 2-Stunden-Takt vorhanden.

Die Linie 452 führt von Bornum über Cremlingen nach Braunschweig. An den Verkehrstagen Montag bis Freitag bietet die Linie auf dem Kernabschnitt zwischen Braunschweig und Cremlingen einen 30-Minuten-Takt, Samstag und Sonntag einen 1,5-Stunden-Takt.

Die Relation von Groß Schwülper nach Braunschweig wird durch die Linie 480 bedient. Von Montag bis Freitag besteht dort ein 1-Stunden-Takt, am Samstag und Sonntag ein 1,5-Stunden-Takt.



### Landkreis Peine

Die Konzessionen für die RegioBus-Linien 500, 502 und 530 liegen bei der Regionalbus Braunschweig GmbH. Die Betriebsführung für diese Linien hat die Firma Haller Busbetrieb GmbH übernommen.

Die Linie 560 betreibt das Verkehrsunternehmen Mundstock Reisen GmbH.

Die Linie 500 fährt montags bis freitags im 1-Stunden-Takt. Am Samstag und Sonntag findet ein 2-Stunden-Takt statt.

Auf der Linie 502 wird von Montag bis Freitag mit fünf RegioBus-Fahrtenpaaren von ca. 05:40 bis 07:40 und 15:15 bis 18:10 die Relation Hohenhameln – Peine direkt bedient.

Die Linie 530 verkehrt täglich. Von Montag bis Freitag sowie Samstagvormittag stündlich, Samstagnachmittag und Sonntag alle 2 Stunden.

Auf der Linie 560 besteht auf dem Abschnitt Wendeburg – Braunschweig von Montag bis Samstag ein 1-Stunden-Takt, am Sonntag ein 2-Stunden-Takt. Auf der Relation Wipshausen – Braunschweig wird von Montag bis Samstag je nach Verkehrszeit ein 1- bzw. 2-Stunden-Takt gefahren, am Sonntag ein 2-Stunden-Takt.

Die Relation Hohenhameln – Hämelerwald wird durch die regionale Linie 948 der RegioBus Hannover GmbH bedient. Ein 1-Stunden-Takt findet von Montag bis Freitag zwischen 05:07 Uhr und 07:07 Uhr sowie zwischen 16:20 Uhr und 18:20 Uhr statt. Am Samstag und Sonntag ist diese Linie außer Betrieb.



### Stadt Salzgitter

Die Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig betreibt ausgehend vom Tarifgebiet 600 die RegioBus-Linien 610, 620, 630 und 640.

Die Linie 650 wird durch die Regionalbus Braunschweig GmbH betrieben.

Die Linie 610 fährt von Montag bis Samstag im 1-Stundentakt.

Von Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig fährt die Linie 620 von Montag bis Samstag im 1-Stunden-Takt, am Sonntag im 2-Stunden-Takt.

Die Relation Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel wird durch die Linie 630, von Montag bis Samstag in einem 1-Stunden-Takt, am Sonntag im 2-Stunden-Takt bedient.

Auf der Linie 640 wird von Montag bis Samstag ein 1-Stunden-Takt, am Sonntag 2-Stunden-Takt gefahren. Am Wochenende werden auf dieser Relation teilweise Kleinbusse eingesetzt.

Je nach Verkehrszeit wird auf der RegioBus-Linie 650 von Salzgitter-Bad nach Seesen von Montag bis Freitag ein 1-Stunden- bzw. 2-Stunden-Takt betrieben. Samstag und Sonntag wird diese Relation im 2-Stunden-Takt gefahren.



### Landkreis Wolfenbüttel

Im Landkreis Wolfenbüttel werden die Linien 710 und 790 von der Kraftgesellschaft Braunschweig mbH und die Linie 730 von der Regionalbus Braunschweig GmbH betrieben.

Die Linie 710 wird von Montag bis Samstag im 1-Stunden-Takt angeboten. An Sonntagen verkehrt diese Linie im 2-Stunden-Takt.

Auf der Relation Sickte – Braunschweig (Linie 730) liegt von Montag bis Freitag ein 1-Stunden-Takt vor, am Samstag bis 16:45 Uhr ein 1-Stunden-Takt und danach ein 2-Stunden-Takt. An Sonntagen wird das Linienangebot im 2-Stunden-Takt gefahren.

Die Linie 790 wird von Montag bis Freitag in einem 1-Stunden-Takt betrieben. Am Samstag ist entsprechend der Verkehrsnachfrage zunächst ein 1-Stunden-, nachmittags, abends und am Sonntag ein 2-Stunden Takt eingeführt worden.



### Landkreis Goslar

Im Landkreis Goslar besteht das RegioBus-Angebot aus insgesamt elf Linien.

Die Linie 810 wird von der Regionalbus Braunschweig GmbH betrieben. Die Linie 810 fährt auf zwei unterschiedlichen Wegen zwischen Goslar und Bad Harzburg. Dadurch ergibt sich Mo – Fr eine halbstündige Verbindung (für die Orte Harlingerode und Göttingerode stündlich), ab 19:00 Uhr stündlich. Samstags werden teilweise Kleinbusse eingesetzt.

Die Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig mbH betreibt die Linie 820 von Bad Harzburg nach Braunlage, von Montag bis Freitag im 1-Stunden-Takt, am Samstag bis ca. 18:00 Uhr auch im 1-Stunden-Takt angeboten, später gibt es einen 2-Stunden-Takt. Am Sonntag liegt ein 1-Stunden bzw. 2-Stunden-Takt vor.

Die Regionalbus Braunschweig GmbH-Linie 830 fährt von Montag bis Freitag im 1-Stunden-Takt auf direktem Weg zwischen Clausthal-Zellerfeld und Goslar und im 1-Stunden-Takt von Clausthal-Zellerfeld über Hahnenklee nach Goslar. Am Samstag verkehrt die Linie alle 2 Stunden über Hahnenklee und alle 2 Stunden direkt. An Sonn- und Feiertagen finden Fahrten zwischen Goslar und Clausthal-Zellerfeld bis mittags im 1-Stunden-Takt, danach alle 2-Stunden-Takt statt. Zwischen Clausthal-Zellerfeld und Goslar finden Fahrten bis nachmittags im 2-Stunden-Takt statt, danach im 1-Stunden-Takt. Alle Fahrten verlaufen über Hahnenklee.

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

Auf der Linie 840 von St. Andreasberg nach Clausthal-Zellerfeld der Regionalbus Braunschweig GmbH wurde das Angebot weitgehend vertaktet. Die Fahrten werden auf zwei unterschiedlichen Wegen durchgeführt. Es gibt direkte Fahrten über Sonnenberg und Fahrten über Altenau. Die Linie 850 von St. Andreasberg nach Braunlage der Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig mbH fährt von Montag bis Sonntag. In der Betriebszeit von Montag bis Freitag zwischen 06:10 Uhr und 22:53 Uhr finden 25 Fahrtenpaare, in der Hauptverkehrszeit im 1-Stunden-Takt, ansonsten 2-Stunden-Takt statt. Am Samstag und Sonntag wird weitgehend ein 2-Stunden-Takt gefahren mit partiellem Einsatz von Kleinbussen.

Von Goslar nach Salzgitter-Bad verkehrt täglich die RegioBus-Linie 860 der Regionalbus Braunschweig GmbH. Von Montag bis Freitag und Samstagvormittag wurde auf dieser Linie ein 1-Stunden-Takt eingerichtet. Am Samstagnachmittag und Sonntag findet ein 2-Stunden-Takt statt. Die ein- und ausbrechende regionale Buslinie 440 der Kraftverkehrsbetriebe Osterode GmbH bedient die Relation Clausthal-Zellerfeld – Osterode. Von Montag bis Freitag verkehrt die Linie in der Zeit von ca. 06:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr mit insgesamt 29 Fahrten. Am Samstag und Sonntag findet eine Bedienung im 2-Stunden-Takt statt.

Auf der regionalen Linie 450 der Regionalbus Braunschweig GmbH wird von Montag bis Sonntag ein 2-Stunden-Takt auf der Relation zwischen St. Andreasberg und Herzberg gefahren.

Karte  
B3.2.2.1

RegioBusse





## Betriebszeiten der RegioBusse

Tabelle  
B3.2.2.1/1

Li- nie	VU	Verlauf	Anfangs- und Endzeiten							
			Mo - Fr (S)		Mo - Fr (F)		Sa		So	
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Landkreis Gifhorn</b>										
100	VLG	Wesendorf – Wagenhoff – Kästorf – Gifhorn	04:49	23:24	04:49	23:24	06:33	22:19	08:48	20:08
120	Hülsmann	Wittingen – Hankensbüttel	05:47	21:36	05:51	21:33	06:54	20:16	08:54	23:33
140	Hülsmann	Gifhorn – Meinersen – Ahnsen	06:00	22:00	06:00	21:29	07:00	21:55	08:30	20:25
160	VLG	Wolfsburg – Rühren – Brome	05:34	22:39	05:34	22:39	06:34	23:35	08:49	20:35
170	VLG	Wolfsburg – Weyhausen – Gifhorn	05:37	22:10	05:37	22:10	05:37	23:39	08:50	20:39
<b>Stadt Wolfsburg</b>										
230	WVG	WOB – Flechtorf – Lehre – Wendhausen – BS	04:56	01:01	04:56	01:01	05:44	00:16	09:48	23:40
<b>Landkreis Helmstedt</b>										
380	KVG	Helmstedt – Grasleben – Velpke – Wolfsburg	04:35	00:04	04:35	00:04	04:35	23:04	08:50	21:04
390	KVG	Helmstedt – Süplingen – Frellstedt – Königslutter	06:10	23:20	06:10	23:20	06:47	00:06	10:55	00:06
<b>Landkreis Braunschweig</b>										
420	BSVAG	Braunschweig Rathaus – Wolfenbüttel Bahnhof	05:20	23:28	05:20	23:28	07:45	23:28	10:40	23:28
450	BSVAG	Sierße – Vechede – Braunschweig Europaplatz	04:59	22:55	04:59	22:55	06:11	01:40	11:05	21:04
452	BSVAG	Braunschweig Helmstedter Str. – Bornum am Elm	04:44	22:42	04:44	22:42	06:03	22:42	11:03	20:33
480	BSVAG	Groß Schwülper – BS-Watenbüttel – Europaplatz	05:36	22:55	05:36	22:55	05:55	22:13	11:55	22:13
<b>Landkreis Peine</b>										
500	RBB	Eickenrode – Eddesse – Edemissen – Peine	05:36	22:03	05:36	22:03	07:34	22:24	08:34	19:24
502	RBB	Harber – Peine	05:29	19:32	05:29	19:32	06:54	15:04	-	-
530	RBB	PE – Ilsede – Broistedt (– SZ-Lebenstedt)	05:23	22:29	05:23	22:29	06:38	22:19	08:38	20:19
560	KVM	Wipshausen – Wendeburg – BS Europaplatz	04:50	23:22	04:50	23:22	05:49	21:22	09:33	21:22
<b>Stadt Salzgitter</b>										
610	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad	05:28	22:29	05:28	22:29	07:28	14:29	-	-
620	KVG	SZ-Lebenstedt – SZ-Thiede/Steterburg – BS	05:00	23:20	05:00	23:20	06:30	23:45	09:25	21:30
630	KVG	SZ-Lebenstedt – Hallendorf – Adersheim – WF	05:10	22:26	05:10	22:26	06:30	23:11	09:45	21:11
640	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede	04:50	22:57	04:50	22:57	06:00	21:50	09:00	19:50
650	RBB	SZ-Bad – SZ-Ringelheim – Lutter – Seesen	05:12	21:32	05:12	21:32	07:20	20:32	09:20	20:32
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>										
710	KVG	Wolfenbüttel – Winnigstedt	04:30	23:29	04:30	23:29	05:32	22:29	08:43	20:18
730	RBB	Schöppenstedt – Evessen – Sichte – BS	05:08	23:16	05:08	23:16	06:03	23:16	08:30	20:47
790	KVG	WF-Okertalsiedlung – SZ-Thiede/Steterburg	05:05	23:20	05:05	23:20	05:35	23:20	08:30	23:20
<b>Landkreis Goslar</b>										
810	RBB	Goslar – Oker – Bad Harzburg	05:04	23:44	05:04	23:44	05:04	23:44	05:25	23:44
820	KVG	Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage	05:40	23:38	05:40	23:38	05:20	22:38	08:00	21:53
830	RBB	Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld	05:36	23:14	05:36	23:14	05:36	21:55	08:05	21:57
831	RBB	Goslar – Clausthal-Zellerfeld – Altenau	04:47	00:09	04:47	00:09	04:55	23:59	06:20	00:10
832	RBB	Goslar – Wolfshagen – Hahnenklee	05:26	22:11	05:26	22:11	05:49	22:00	09:10	21:36
834	RBB	Goslar – Neuwallmoden	05:00	20:42	05:00	19:30	07:10	20:49	09:10	20:49
840	RBB	Clausthal-Zellerfeld – Altenau – St. Andreasberg	05:49	21:28	05:49	21:28	07:40	20:12	08:46	20:12
850	KVG	St. Andreasberg – Braunlage	06:10	22:53	06:10	22:53	07:00	19:53	09:00	19:52
860	RBB	Goslar – Jerstedt – Liebenburg – Salzgitter Bad	05:05	23:22	05:05	23:22	06:05	23:22	06:42	22:56
<b>ein/ausbrechende Verkehre</b>										
440	KVB OHA	Clausthal-Zellerfeld (– Osterode)	05:30	20:40	05:30	20:40	06:26	18:40	08:00	18:40
450	RBB	(Herzberg –) (Bad Lauterberg –) St. Andreasberg	05:35	21:24	05:35	21:24	06:35	21:58	07:24	21:58
948	RegioBus H	(Hohenhameln –) (Mehrum –) Hämelerwald	05:07	18:45	05:07	18:45	-	-	-	-

Tabelle  
B3.2.2.1/2

## Fahrtenanzahl der RegioBusse

Li- nie	VU	Verlauf	Mo - Fr (S) hin und rück	Sa hin und rück	So hin und rück
<b>Landkreis Gifhorn</b>					
100	VLG	Wesendorf – Wagenhoff – Kästorf – Gifhorn	35	25	12
120	Hülsmann	Wittingen – Hankensbüttel	57	16	21
140	Hülsmann	Gifhorn – Meinersen – Ahnsen	48	30	24
160	VLG	Wolfsburg – Rühren – Brome	36	24	12
170	VLG	Wolfsburg – Weyhausen – Gifhorn	34	26	12
<b>Stadt Wolfsburg</b>					
230	WVG	WOB – Flechtorf – Lehre – Wendhausen – BS	61	26	14
<b>Landkreis Helmstedt</b>					
380	KVG	Helmstedt – Grasleben – Velpke – Wolfsburg	48	29	12
390	KVG	Helmstedt – Süplingen – Frellstedt – Königslutter	60	25	19
420	BSVAG	Braunschweig Rathaus – Wolfenbüttel Bahnhof	66	35	-
450	BSVAG	Sierße – Vechede – Braunschweig Europaplatz	64	21	10
452	BSVAG	Braunschweig Helmstedter Str. – Bornum am Elm	65	22	12
480	BSVAG	Groß Schwülper – BS-Watenbüttel – Europaplatz	36	22	14
<b>Landkreis Peine</b>					
500	RBB	Eickenrode – Eddesse – Edemissen – Peine	18	8	6
502	RBB	Harber – Peine	54	11	-
530	RBB	Peine – Ilsede – Lengede – Broistedt (– SZ-Lebenstedt)	82	25	12
560	KVM	Wipshausen – Wendeburg – Bortfeld – BS Europaplatz	43	31	12
<b>Stadt Salzgitter</b>					
610	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad	35	14	-
620	KVG	SZ-Lebenstedt – SZ-Thiede/Steterburg – Braunschweig	44	28	12
630	KVG	SZ-Lebenstedt – Hallendorf – Adersheim – Wolfenbüttel	50	28	12
640	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede	36	28	12
650	RBB	Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter – Seesen	35	14	12
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>					
710	KVG	Wolfenbüttel – Winnigstedt	48	28	12
730	RBB	Schöppenstedt – Evessen – Sickinge – Braunschweig	43	30	12
790	KVG	WF-Okertalsiedlung – SZ-Thiede/Steterburg	63	52	30
<b>Landkreis Goslar</b>					
810	RBB	Goslar – Oker – Bad Harzburg	64	47	33
820	KVG	Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage	37	28	22
830	RBB	Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld	74	40	21
831	RBB	Goslar – Clausthal-Zellerfeld – Altenau	62	32	19
832	RBB	Goslar – Wolfshagen – Hahnenklee	40	24	11
834	RBB	Goslar – Neuwallmoden	44	23	20
840	RBB	Clausthal-Zellerfeld – Altenau – St. Andreasberg	31	9	14
850	KVG	St. Andreasberg – Braunlage	25	17	12
860	RBB	Goslar – Jerstedt – Liebenburg – Salzgitter Bad	72	35	15
<b>ein/ausbrechende Verkehre</b>					
440	KVB OHA	Clausthal-Zellerfeld (– Osterode)	29	13	11
450	RBB	(Herzberg –) (Bad Lauterberg –) St. Andreasberg	18	12	12
948	RegioBus H	(Hohenhameln –) (Mehrum –) Hämelerwald	12	-	-

## Lokales Netz

### B3.2.2.2

Das Verkehrsangebot in den lokalen Netzen hat sich während der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2003 – 2007 verändert. Dabei sind gegensätzliche Entwicklungen eingetreten. Einerseits wurde das Verkehrsangebot z. T. verringert, meist als Reaktion auf eine gesunkene Nachfrage bei steigenden Kosten und einem Rückgang staatlicher Leistungen wie z. B. Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG.

Andererseits wurde während der Fahrplanperioden und zu den Fahrplanwechseln mit den Busunternehmen über Angebotsverbesserungen verhandelt. Zum Teil haben die Unternehmen in eigener Initiative eigenwirtschaftlich ihre Linien verbessert, in einzelnen Fällen haben sich Gemeinden auch finanziell engagiert.

Im Zusammenhang mit der Wiedererteilung von Genehmigungen kam es zu Genehmigungswettbewerben, bei denen sich mindestens zwei Busunternehmen um die Erteilung von Genehmigungen bewarben.



### Landkreis Gifhorn

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

Nach einem Genehmigungswettbewerb wurden die Konzessionen für mehrere Linien der Fa. Hülsmann erteilt und die Betriebsführung auf die Bischof-Brauner GbR übertragen. Zu Beginn waren damit Angebotsausweitungen verbunden, aber auch die Umstellung regulärer Busfahrten in Anrufbusfahrten. Das wird kritisch beurteilt, weil die Zugangsschwelle zum ÖPNV gerade für ältere Menschen steigt und ein Rückgang der Nachfrage zu befürchten ist (s. Kap. B3.2.2.3). Zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans sollte das Angebot auf den Linien der Bischof-Brauner GbR erheblich verringert werden. Es muss versucht werden, das Angebot während der Laufzeit der Genehmigungen bis Juli 2013 zu halten.



### Landkreis Goslar

Im Landkreis Goslar wird im Bereich des Harzes die Ausprägung der Buslinien in erster Linie durch die Topographie bestimmt. Diese Besonderheit hat u. a. zur Folge, dass die meisten Linien in diesem Gebiet zum regionalen Netz gehören und in der Vergangenheit wesentlich aufgewertet wurden. Die lokalen Verbindungen haben von den Verbesserungen der regionalen Linien profitiert.

Bei den lokalen Verbindungen ist die Einstellung der Linie 861 von Goslar über Oker durch das Okertal nach Altenau und St. Andreasberg durch die Regionalbus Braunschweig GmbH zu nennen. Durch eine Neugestaltung des Busangebotes zwischen St. Andreasberg, Altenau, Clausthal-Zellerfeld und Goslar und eine Verbesserung der Verbindung Schulenberg – Clausthal-Zellerfeld konnten die Nachteile für die betroffenen Orte weitgehend kompensiert werden.



### Landkreis Helmstedt

Dieses System bietet in Schwachlastzeiten von Montag bis Freitag sowie samstags und an Sonn- und Feiertagen gantztägig Fahrtmöglichkeiten auf den KVG-Linien. Da es sich nicht um eine Flächenbedienung handelt, sind die zusätzlichen Fahrtmöglichkeiten aber vor allem auf Linien, die überwiegend dem Schülerverkehr dienen, begrenzt. Das gilt z. B. für die KVG-Linie 383 und die von ihr bedienten Orte Volkmarshausen und Rümmer. Hinzu kommt, dass die regulären Linienfahrten tagsüber häufig nur an Schultagen stattfinden, so dass in den Ferien und an Wochenenden das ÖPNV-Angebot nur aus Anruftaxi-Fahrten am Nachmittag und Abend besteht, ein Angebot am Tag fehlt.



### Landkreis Peine

Die Verbesserungen im lokalen Netz des Landkreises Peine waren gering. Hier ist vor allem der – schon länger von der Gemeinde Lengede unterstützte ALT-Verkehr im Gemeindegebiet zu nennen – durch den aus allen Ortsteilen Fahrtmöglichkeiten nach Lengede und zu den regionalen Bahn- und Buslinien geschaffen wurden. Die praktische Bedeutung dieses Verkehrs wird aber von der RegioBus-Linie 530 Broistedt – Peine überlagert, die die lokalen Verkehre in der Gemeinde Lengede einschl. der Anschlüsse am Bahnhof Lengede-Broistedt abdeckt.

Der Buslinienverkehr im Landkreis Peine wird weitgehend vom Schülerverkehr geprägt. Die Linienverläufe sind deshalb oft unterschiedlich und für die Nutzer unübersichtlich. Eine Überplanung und Neuordnung sollte deshalb erfolgen, um die Nutzungsmöglichkeiten für alle Personengruppen zu verbessern.



### Landkreis Wolfenbüttel

Während der Laufzeit des zweiten Nahverkehrsplans vom 01.01.2003 bis zum 31.12.2007 gab es im Landkreis Wolfenbüttel nur geringe Veränderungen. Nach der Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung in Braunschweig bis Braunschweig-Stöckheim im Oktober 2006 wurde im März 2007 die RegioBus-Verbindung Wolfenbüttel – Braunschweig ausgebaut.



### Stadt Braunschweig

Das Bedienungsangebot in der Stadt Braunschweig ist wegen der Größe und Bedeutung der Stadt nicht mit dem für lokale Netze allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu vergleichen. Der Stadtverkehr erfüllt umfassende Mobilitätsansprüche der Bürger, und deshalb sind eine gute Bedienungsqualität und ein dichter Takt wichtig, um den Bürgern Fahrmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Zwecke zu bieten. Das Bedienungsangebot soll erhalten und bei Bedarf ausgebaut werden. Die über die Stadtgrenzen hinausführenden Linien erfüllen wichtige regionale und (in den anderen Gemeinden) lokale Funktionen. Sie sollen erhalten und ggf. ausgebaut werden, weil sich die Nachfrage aus den Umlandgemeinden wegen der Ausweisung neuer Baugebiete erhöht hat bzw. erhöhen wird.



### Stadt Salzgitter

Das Bedienungsangebot in der Stadt Salzgitter ist wegen der Größe und Bedeutung der Stadt nicht mit dem für lokale Netze allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu vergleichen. Der Stadtverkehr erfüllt umfassende Mobilitätsansprüche der Bürger, und deshalb sind eine gute Bedienungsqualität und ein dichter Takt wichtig, um den Bürgern Fahrmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Zwecke zu bieten. Das Bedienungsangebot soll erhalten und bei Bedarf ausgebaut werden. Der bestehende Stadtverkehr bietet für die meisten Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich. Regionale Linien der KVG und der RBB übernehmen auch lokale Bedienungsfunktionen. Wesentliche Verbesserungen der lokalen Bedienung gab es nicht, durch Fahrplanpflege und bessere Abstimmung konnten aber Detailverbesserungen erreicht werden.



### Stadt Wolfsburg

Das Bedienungsangebot in der Stadt Wolfsburg ist wegen der Größe und Bedeutung der Stadt nicht mit dem für lokale Netze allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu vergleichen. Der Stadtverkehr erfüllt umfassende Mobilitätsansprüche der Bürger, und deshalb sind eine gute Bedienungsqualität und ein dichter Takt wichtig, um den Bürgern Fahrmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Zwecke zu bieten. Das Bedienungsangebot soll erhalten und bei Bedarf ausgebaut werden. Der bestehende Stadtverkehr bietet für die meisten Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich. Die Verknüpfungen des Stadtverkehrs mit dem Schienenverkehr an den Bahnhöfen Wolfsburg Hbf und Wolfsburg-Fallersleben sollte verbessert werden. Als Besonderheit ist das Anrufbus-System zu nennen. Der Anrufbus fährt freitags von 21:00 bis 02:00 Uhr und sonnabends zwischen 21:00 und 05:00 Uhr und ergänzt in diesen Zeiten das Linienverkehrsangebot. Der Anrufbus fährt nach telefonischer Anmeldung und ermöglicht eine Bedienung unabhängig von den Linienfahrten.

### B3.2.2.2.1 Stadtbahn

Öffentlicher Personennahverkehr durch Stadtbahn wird nur im Gebiet der Stadt Braunschweig durchgeführt. Derzeit umfasst das Stadtbahnnetz neun Linien.

Tabelle  
B3.2.2.2.1/1

#### Betriebszeiten der Stadtbahn-Linien

Linie	VU	Verlauf	Anfangs- und Endzeiten					
			Mo - Fr		Samstag		Sonntag	
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Stadt Braunschweig</b>								
1	BSVAG	Stöckheim - Hauptbahnhof - Radeklint	04:50	00:32	04:50	02:32	04:30	00:32
2	BSVAG	Helmstedter Straße - Rathaus - Siegfriedviertel	04:38	22:53	05:01	22:53	09:43	22:53
3	BSVAG	Weststadt, Weserstraße - Rathaus - Volkmarode	04:21	00:20	04:24	02:38	04:24	00:38
4	BSVAG	Heidberg - Rathaus - Wenden	04:10	00:26	04:10	02:51	04:14	00:51
5	BSVAG	Broitzem - Bohlweg / Damm - Hauptbahnhof	04:20	00:57	04:27	01:57	04:55	00:57
6	BSVAG	Broitzem - Rathaus - Radeklint	05:50	19:34	08:20	17:17	-	-
7	BSVAG	Weststadt, Weserstraße - Rathaus - Wenden	04:55	19:27	08:44	17:27	-	-
8	BSVAG	Heidberg - Rathaus - Volkmarode	06:14	19:21	08:45	17:21	-	-
10	BSVAG	Messegelände, Südeingang - Hauptbahnhof - Rathaus - Stadion	08:29 08:29 (Fr/Sa)	18:37 22:25 (Fr/Sa)	08:45	18:40	09:17	18:20

Tabelle  
B3.2.2.2.1/2

#### Fahrtenanzahl der Stadtbahn-Linien

Li- nie	VU	Verlauf	Mo - Fr hin und rück	Sa hin und rück	So hin und rück
<b>Stadt Braunschweig</b>					
1	BSVAG	Stöckheim - Hauptbahnhof - Radeklint	156	115	68
2	BSVAG	Helmstedter Straße - Rathaus - Siegfriedviertel	126	105	52
3	BSVAG	Weststadt, Weserstraße - Rathaus - Volkmarode	102	81	70
4	BSVAG	Heidberg - Rathaus - Wenden	104	87	71
5	BSVAG	Broitzem - Bohlweg / Damm - Hauptbahnhof	97	83	67
6	BSVAG	Broitzem - Rathaus - Radeklint	67	35	-
7	BSVAG	Weststadt, Weserstraße - Rathaus - Wenden	66	34	-
8	BSVAG	Heidberg - Rathaus - Volkmarode	65	36	-
10	BSVAG	Messegelände, Südeingang - Hbf - Rathaus - Stadion	86	77	69

## Bus

## B3.2.2.2.2

Eine Übersicht über die Betriebszeiten der konzessionierten Buslinien gibt die Tabelle B3.2.2.2.2/1. Die Fahrtenanzahl der einzelnen Linien ist in Tabelle B3.2.2.2.2/2 dargestellt.

## Betriebszeiten der lokalen Bus-Linien

Tabelle  
B3.2.2.2.2/1

Linie	VU	Verlauf	Anfangs- und Endzeiten							
			Mo - Fr (S)		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag	
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Landkreis Gifhorn</b>										
101	VLG	Gifhorn Winkel - Am Wittkopsberg	05:13	23:03	05:13	23:03	06:33	14:57	-	-
102	VLG	Wesendorf - Kästorf - Bahnhof (Süd) oder Heidland	05:33	20:18	05:33	20:18	06:33	15:18	-	-
103	VLG	Gifhorn II. Koppelweg - Neubokel	04:46	23:13	04:46	23:13	06:33	15:00	-	-
104	VLG	A.-Riese-Schule - Dannenbütteler Weg	06:56	14:52	-	-	-	-	-	-
105	VLG	Wasbüttel - Isenbüttel - Gifhorn	06:05	19:56	06:05	19:56	07:05	14:56	-	-
106	VLG	Wesendorf - Kaserne - Gifhorn	05:55	20:08	06:54	20:08	07:54	15:08	-	-
111	VLG	BS-Wenden - Gr. Schwülper - Leiferde - Gifhorn	04:36	21:28	04:36	21:28	05:36	17:28	09:49	21:49
112	VLG	Adenbüttel - Rethen - Eickhorst - BS-Wenden	05:20	20:09	05:20	20:09	07:09	16:09	-	-
113	VLG	Groß Schwülper - BS-Wenden	07:22	16:07	-	-	-	-	-	-
114	VLG	Didderse - Leiferde - Gifhorn	06:28	14:08	-	-	-	-	-	-
121	Hüls- mann	Wittingen - Stöcken - Wittingen	05:56	18:54	06:20	21:31	07:05	20:14	09:05	18:53
122	VLG	Knesebeck - Hankensbüttel	06:47	16:30	-	-	-	-	-	-
123	VLG	Groß Oesingen - Hankensbüttel	06:10	16:26	-	-	-	-	-	-
124	VLG	Steinhorst - Dedelstorf - Hankensbüttel	06:02	20:52	-	-	-	-	-	-
125	Hüls- mann	Wittingen - Lessien	05:54	19:55	06:55	17:59	08:20	19:29	11:00	19:59
126	VLG	Hankensbüttel - Steinhorst - Hankensbüttel	-	-	05:39	21:13	-	-	-	-
127	VLG	Bokel - Sprakensehl - Hankensbüttel	05:59	20:55	-	-	-	-	-	-
128	VLG	Schweimke - Steimke - Hankensbüttel	05:58	16:29	-	-	-	-	-	-
129	VLG	Hankensbüttel - Bokel - Hankensbüttel	-	-	08:00	21:01	-	-	-	-
131	VLG	Knesebeck - Transvaal - Schönewörde	06:30	17:57	-	-	-	-	-	-
132	VLG	Wesendorf - Wahrenholz - Schönewörde	06:38	16:08	-	-	-	-	-	-
133	VLG	Wesendorf - Ummern - Groß Oesingen	06:10	19:55	06:16	19:54	07:15	15:56	-	-
134	VLG	Texas - Groß Oesingen	06:19	16:49	-	-	-	-	-	-
135	VLG	Wesendorf - Wahrenholz - Hankensbüttel	06:22	19:29	06:15	19:29	-	-	-	-
136	VLG	Bokel - Steinhorst - Groß Oesingen	05:59	06:45	-	-	-	-	-	-
137	VLG	Wesendorf - Wahrenholz - Knesebeck - Wittingen	05:00	19:55	06:18	19:47	06:18	15:47	-	-
141	Hüls- mann	Gifhorn - Müden - Flettmar - Langlingen	05:40	19:12	05:40	21:14	06:40	21:05	08:48	20:05
142	Hüls- mann	Müden - Hahnenhorn - Bockelberge - Müden	06:30	19:27	07:12	19:43	09:12	17:43	10:11	18:42
143	Hüls- mann	Hillerse - Leiferde - Ohof - Meinersen (Müden)	06:36	16:51	06:50	17:19	07:15	21:43	09:42	18:30
144	Hüls- mann	Müden - Böckelse - Meinersen (Ringlinie)	05:50	20:06	05:50	18:24	06:51	21:19	08:46	19:05
145	VLG	Dalldorf - Volkse - Leiferde (GF)	05:38	20:25	05:38	20:28	06:38	14:28	-	-
151	VLG	Wittingen - Brome Rühren - VW Werk	04:44	23:35	04:44	23:35	05:59	07:20	05:59	07:20
152	VLG	Platendorf - Osloß - Weyhausen - VW Werk	05:11	23:05	05:11	23:05	05:55	06:46	05:55	06:46
153	VLG	Brome - Rühren - VW Werk	05:05	23:17	05:05	23:17	05:57	06:58	05:57	06:58
154	VLG	Gifhorn - VW Werk	05:33	22:41	05:33	22:41	-	-	-	-

### Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2/1 Betriebszeiten der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Anfangs- und Endzeiten							
			Mo - Fr (S)		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag	
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Landkreis Gifhorn</b>										
155	VLG	Gifhorn - VW Werk (über Isenbütteler Weg)	05:23	22:53	05:23	22:53	05:54	06:30	05:54	06:30
156	VLG	Gifhorn - VW Werk (über Calberlaher Damm)	05:24	22:53	05:24	22:53	05:55	06:32	05:55	06:32
157	VLG	Müden - Leiferde - Rötgesbüttel - VW Werk	04:41	23:41	04:41	23:41	05:56	06:54	05:56	06:54
158	VLG	Hillerse - Rolfsbüttel - Didderse - Meine - VW Werk	04:54	23:32	04:54	23:32	05:59	07:17	05:56	07:14
159	VLG	GF/Waldriede - Isenbüttel - Calberlah - VW Werk	05:10	23:03	05:10	23:03	05:55	06:41	05:55	06:41
161	VLG	Brome - Kaiserwinkel - Rühren - WOB-Kreuzheide	06:12	14:28	-	-	-	-	-	-
162	VLG	Ehra-Lessien - Tiddische - Rühren	06:41	20:25 01:11 (Fr)	06:49	20:26 01:11 (Fr)	06:47	01:11	09:58	21:31
163	VLG	Wittingen - Brome (Zicherie)	04:55	20:21	06:21	20:21	07:09	00:09	09:20	22:09
164	VLG	Brome - Sassenburg - Gifhorn	05:13	19:51	05:13	19:51	08:41	00:37	09:47	21:11
171	VLG	Ehra-Lessien - Weyhausen - Fallersleben	05:44	20:32 01:12 (Fr)	05:44	20:32 01:12 (Fr)	06:41	01:12	09:54	21:35
172	VLG	Stüde - Grußendorf - Weyhausen - Fallersleben	05:19	22:59 01:12 (Fr)	05:19	22:59 01:12 (Fr)	05:19	01:12	09:54	21:45
173	VLG	Platendorf - Dannenbüttel - Weyhausen	06:29	20:37	05:30	20:37	07:48	20:07	09:48	22:07
181	VLG	(Detmerode) Sülfeld - Isenbüttel - Gifhorn	06:08	20:32	06:08	20:06	07:43	18:06	09:43	19:07
182	VLG	Ausbüttel - Vollbüttel - Isenbüttel - Calberlah	06:35	16:18 16:12 (Fr)	-	-	-	-	-	-
183	VLG	Tankumsee - Isenbüttel	06:47	16:22	06:49	19:17	08:07	17:44	10:06	18:45
191	VLG	Braunschweig - Abbesbüttel - Meine - Gifhorn	05:33	21:46 01:16 (Fr)	05:33	21:46 01:16 (Fr)	06:33	01:16	10:08	20:46
192	VLG	Grassel - Wedelheine - Meine	05:52	21:00 01:08 (Fr)	05:45	20:36 01:08 (Fr)	07:45	01:08	12:15	18:46
193	VLG	Isenbüttel - Gravenhorst - Meine	06:04	19:28 01:15 (Fr)	05:36	20:43 01:15 (Fr)	07:36	01:15	12:06	18:53
194	VLG	Groß Schwülper - Didderse - Adenbüttel - Meine	06:40	19:58	06:16	20:45	06:18	22:36	09:54	19:02
195	VLG	Walle - Lagesbüttel - Vordorf - Meine	06:35	17:00	06:11	20:51	06:13	22:36	09:49	19:08
196	VLG	Walle - Groß Schwülper - Lagesbüttel - Meine	-	-	06:11	20:51	06:13	22:36	09:49	19:08
197	VLG	BS-Wenden - Abbesbüttel - Meine - Gifhorn	06:10	16:00	-	-	-	-	-	-
<b>Stadt Wolfsburg</b>										
201	WVG	Wolfsburg Kästorf - Detmerode	04:47	00:12	04:47	00:12	05:55	01:12	07:26	00:07
202	WVG	Wolfsburg Wendschott - Detmerode	05:04	00:26	05:20	00:26	06:05	01:26	-	-
203	WVG	Wolfsburg Sülfeld - Stadtmitte	04:47	19:42	04:47	19:42	06:48	17:07	-	-
204	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Stadtmitte	05:05	20:20	05:40	20:20	05:54	16:53	-	-
205	WVG	Wolfsburg Wendschott - Eichelkamp	05:01	23:48	05:01	23:48	06:19	01:18	08:49	23:47
206	WVG	Wolfsburg Sülfeld - Detmerode	07:16	16:10	-	-	-	-	-	-
207	WVG	Wolfsburg Reislingen - Stadtmitte - Laagberg	04:58	20:07	04:58	20:07	05:52	15:07	-	-
208	WVG	Wolfsburg Neuhaus - Badeland	05:54	20:00	05:54	20:00	06:54	17:40	-	-
209	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Neindorf - Stadtmitte	06:11	22:20	06:11	22:20	07:09	22:50	09:18	02:20
211	WVG	Wolfsburg Neuhaus - Nordstadt	07:02	13:56	-	-	-	-	-	-
212	WVG	Wolfsburg Vorsfelde - Stadtmitte	06:18	19:43	06:18	19:43	08:19	12:16	-	-
213	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Sandkamp	05:52	23:03	05:52	23:03	-	-	-	-
214	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Stadtmitte	05:34	20:22	05:34	19:52	05:27	16:24	-	-



### Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2/1 Betriebszeiten der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Anfangs- und Endzeiten							
			Mo - Fr (S)		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag	
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Stadt Wolfsburg</b>										
215	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Eichelkamp	-	-	-	-	-	-	09:20	18:33
218	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Almke	05:31	20:31	05:31	20:31	07:38	17:11	-	-
219	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Neindorf - Stadtmitte	05:43	23:21	05:43	23:21	06:45	23:50	10:48	20:50
241	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Stadtmitte	19:50	00:08	19:50	00:08	16:20	01:38	09:50	23:38
244	WVG	Wolfsburg Bahnhof - AutoVision	08:03	17:49	-	-	-	-	-	-
261	WVG	VW Werk - Fallersleben - Sülfeld	06:42	16:26	06:42	16:26	-	-	-	-
262	WVG	VW Werk - Detmerode	05:05	22:57	05:05	22:57	-	-	-	-
263	WVG	VW Werk - Ehmen	06:54	16:36	06:54	16:36	-	-	-	-
264	WVG	VW Werk - Kästorf	06:49	16:21	06:49	16:21	-	-	-	-
265	WVG	VW Werk - Wendschott	06:46	16:25	06:46	16:25	-	-	-	-
266	WVG	VW Werk - Vorsfelde,Süd	06:50	16:23	06:50	16:23	-	-	-	-
267	WVG	VW Werk - Wolfsburg Stadtmitte	05:52	23:03	-	-	-	-	-	-
268	WVG	VW Werk - Nordsteimke	06:43	16:32	06:43	16:32	-	-	-	-
269	WVG	VW Werk - Königslutter	06:17	16:49	06:17	16:49	-	-	-	-
<b>Landkreis Helmstedt</b>										
335	VBB	Wolfsburg VW Haupteing. FE - Mieste	06:10	17:09	06:34	17:09	-	-	-	-
381	KVG	Velpke - Groß Sisbeck	05:05	21:16	05:05	21:16	05:05	16:18	-	-
382	KVG	Schulverkehr Danndorf - Velpke	06:30	13:34	-	-	-	-	-	-
383	KVG	Volkmarsdorf - Wolfsburg	06:37	22:50	08:10	22:50	08:10	22:50	14:00	22:45
384	KVG	Königslutter - Glentorf - Königslutter	06:00	22:35	06:00	22:35	06:00	22:58	14:35	22:58
385	KVG	Königslutter - Neindorf - Königslutter	06:13	22:58	06:13	22:58	06:13	22:33	14:05	22:33
386	KVG	Lehre - Essenrode	06:37	20:48	06:37	20:48	08:54	13:58	-	-
387	KVG	Königslutter - Essehof	06:35	14:39	-	-	-	-	-	-
391	KVG	Helmstedt W.-v.-Siemens-Straße - Max-Planck-Weg	05:50	19:32	05:50	19:32	07:55	17:20	12:53	17:18
392	KVG	Emmerstedt - Beendorf	06:25	19:37	06:25	19:37	06:25	18:58	14:00	19:04
393	KVG	Helmstedt - Königslutter	06:02	23:20	06:02	23:20	07:02	23:03	13:50	23:03
394	KVG	Helmstedt - Volkmarsdorf	05:30	22:30	05:30	22:30	06:40	23:25	12:50	22:10
395	KVG	Büddenstedt - Helmstedt	05:45	23:27	05:45	23:27	06:57	23:27	10:27	23:27
396	KVG	Helmstedt - Schöningen	04:57	22:36	04:57	22:36	16:05	00:06	14:05	00:06
397	KVG	Helmstedt - Gevensleben	04:55	00:00	04:55	00:00	06:30	00:00	09:35	22:13
398	KVG	Helmstedt - Warberg	07:10	23:05	07:10	23:05	07:10	22:05	13:50	22:05
399	KVG	Schöningen - Schöppenstedt	06:35	22:39	06:35	22:39	06:27	22:39	-	-
<b>Stadt Braunschweig</b>										
411	BSVAG	Braunschweig Lamme - Südstadt	04:43	00:28	04:43	00:28	04:46	02:28	04:31	00:28
412	BSVAG	Braunschweig Helmstedter Straße - Südstadt	04:42	00:39	04:42	01:32	04:42	02:32	05:22	00:32
413	BSVAG	Braunschweig Leiferde - Flughafen oder Bevenrode	04:32	00:28	04:32	00:28	05:02	02:28	04:32	00:28
414	BSVAG	BS-Wenden - Hafen - Stadion	05:05	00:28	05:05	00:28	05:04	02:28	06:13	00:28
415	BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - An der Rothenburg	06:51	18:42	06:51	18:42	-	-	-	-
416	BSVAG	Braunschweig Völkenrode - Kralenriede Wartheweg	04:33	00:26	04:33	00:26	05:03	02:26	04:33	00:26
417	BSVAG	Braunschweig Hondelage - Volkmarode	04:56	00:32	04:56	01:32	02:32	01:32	06:17	00:32
418	BSVAG	Braunschweig Raffteich - Riddagshausen	05:14	22:31	05:14	22:31	05:44	22:31	10:02	22:31
419	BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Ring - Hauptbahnhof	05:05	01:27	05:05	01:27	05:35	01:27	05:40	01:27
421	BSVAG	Stöckheim - Wolfenbüttel Bahnhof	04:34	00:47	04:34	00:47	04:34	02:47	05:14	00:47
422	BSVAG	Braunschweig Lehdorf - Helmstedter Straße	05:33	00:40	05:33	00:40	07:06	02:40	04:27	00:40
424	BSVAG	Braunschweig Rühme - Essenrode	05:13	00:44	05:13	00:44	05:24	02:44	05:18	00:44

### Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2/1 Betriebszeiten der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Anfangs- und Endzeiten							
			Mo - Fr (S)		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag	
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Stadt Braunschweig</b>										
427	BSVAG	Essehof - Weddel - BS-Volkmarode	05:13	00:32	05:13	00:32	05:17	02:32	07:17	00:32
429	BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Ring - Hauptbahnhof	04:36	00:39	04:36	00:39	05:20	00:39	05:09	00:39
431	BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Stöckheim	05:18	00:28	05:18	00:28	04:33	02:28	04:33	00:28
433	BSVAG	Braunschweig Völkenrode - Hondelage	05:34	19:12	05:34	19:12	-	-	-	-
434	BSVAG	Braunschweig Wenden - Lagesbüttel	07:05	00:42	20:29	00:42	06:01	02:42	06:21	00:42
436	BSVAG	BS-Rüningen - Gewerbegebiet Bastholz Ost	06:01	19:41	06:01	19:41	08:10	17:20	-	-
437	BSVAG	Braunschweig Volkmarode - Cremlingen	06:18	14:13	-	-	-	-	-	-
439	BSVAG	Braunschweig Weststadt Donaustraße - Melverode	05:00	19:43	05:00	19:43	07:05	17:43	-	-
442	BSVAG	Braunschweig Lindenbergsiedlung - Heidberg	07:08	13:45	-	-	-	-	-	-
443	BSVAG	Braunschweig Ölper - Querum	05:57	19:37	05:57	19:37	08:15	17:23	-	-
445	BSVAG	Lengede - Braunschweig Weststadt Donaustraße	05:03	21:05	05:03	21:05	05:40	21:05	11:40	18:55
454	BSVAG	Braunschweig Stadion - Schwarzer Berg - Stadion	05:06	23:23	05:06	23:23	05:38	23:23	07:13	23:23
455	BSVAG	Braunschweig Broitzem - Weststadt Donaustraße	05:05	00:33	05:05	00:33	05:32	02:33	06:25	00:33
461	BSVAG	Braunschweig Kanzlerfeld PTB - Hauptbahnhof	06:24	18:49	06:24	18:49	09:16	16:30	-	-
464	BSVAG	Braunschweig Rühme - Stadion	06:25	14:14	-	-	-	-	-	-
481	BSVAG	Braunschweig Leiferde - Stöckheim	07:08	13:40	-	-	-	-	-	-
484	BSVAG	Groß Schwülper - Rühme	05:31	23:46	05:31	23:46	06:56	15:01	-	-
499	BSVAG	Braunschweig Rathaus - Königslutter Bahnhof	-	-	-	-	-	-	10:35	19:01
<b>Landkreis Peine</b>										
501	RBB	Bründeln - Peine	05:25	19:09	05:25	19:46	06:55	15:46	-	-
503	RBB	Peine - Groß Ilsede	05:57	19:29	05:57	19:29	07:12	15:29	-	-
504	RBB	Mehrum - Groß Ilsede	06:56	16:07	-	-	-	-	-	-
505	RBB	Peine - Röhrse	05:23	19:34	05:23	19:34	07:30	14:23	-	-
506	RBB	Eickenrode - Peine	05:36	22:04	05:36	22:04	07:30	22:24	08:34	19:24
507	RBB	Oelerse - Edemissen	07:15	15:51	09:00	11:53	08:40	11:15	-	-
508	RBB	Edemissen - Wipshausen	05:57	19:31	05:57	19:31	07:30	14:31	-	-
509	KVM	Wipshausen - Peine	05:33	19:51	05:33	19:51	06:49	14:36	-	-
511	KVM	Groß Gleidingen - Vechelde	06:58	14:32	-	-	-	-	-	-
512	KVM	Harvesse - Wendeburg - Peine	05:48	19:30	05:48	19:30	07:44	15:07	-	-
513	KVM	Meerdorf - Vechelde	05:37	19:26	05:37	19:26	07:33	14:20	-	-
514	KVM	Vechelde - Peine	05:44	19:12	05:44	19:12	07:50	14:06	-	-
515	KVM	Groß Ilsede - Peine	05:51	19:14	05:51	19:14	06:52	15:30	-	-
516	KVM	Vechelde - Groß Gleidingen	06:52	20:05	06:32	20:05	08:29	14:36	-	-
517	KVM	Peine - Ilsede - Peine	04:55	22:31	04:55	22:31	04:55	22:46	06:55	22:36
522	KVM	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Vöhrum - Bahnhof	05:05	20:06	05:05	20:06	06:15	22:56	09:45	22:36
524	KVM	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Oststadt - Bahnhof	06:03	19:04	06:03	19:04	07:40	16:01	-	-
525	KVM	Stadtverkehr Peine Bhf. - Stederdorf - Bhf.	05:43	18:36	05:43	18:36	08:02	16:32	-	-
566	KVM	Zweidorf - Wahle - Vechelde	06:31	21:49	09:06	21:49	07:06	17:49	-	-
<b>Stadt Salzgitter</b>										
601	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig (Express)	04:45	19:24	04:45	19:24	-	-	-	-
603	KVG	Salzgitter Bad - Braunschweig	05:20	23:45	05:20	23:45	06:05	00:10	12:20	20:20
604	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Wolfenbüttel	06:33	18:50	06:33	18:50	06:33	08:55	-	-
606	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Baddeckenstedt	06:20	23:28	06:20	23:28	07:29	23:28	14:50	21:58
607	KVG	Salzgitter Lebenstedt - klein Flöthe	06:45	19:05	06:45	19:05	07:30	14:40	-	-
608	KVG	SZ-Lebenstedt - Fredenberg - Lesse - Lebenstedt	05:20	19:03	06:20	19:03	06:20	15:10	-	-

### Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2/1 Betriebszeiten der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Anfangs- und Endzeiten							
			Mo - Fr (S)		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag	
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Stadt Salzgitter</b>										
609	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Lesse - Berel - Lebenstedt	06:30	23:10	08:20	23:10	07:20	23:10	13:20	23:10
611	KVG	Salzgitter Bad - SZ Gitter - SZ Hohenrode	06:10	19:33	06:10	19:33	06:46	17:25	12:57	17:30
612	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Salzgitter Bad	04:10	00:51	04:10	00:51	04:53	01:14	08:13	00:24
616	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Fredenberg	06:15	22:34	06:15	22:34	06:53	22:34	11:54	21:34
618	KVG	Salzgitter Bad Waldfriedhof - Thermalsolbad	06:19	20:41	06:19	20:41	06:48	20:43	-	-
619	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Lichtenberg	05:05	23:56	05:05	23:56	05:18	23:56	08:43	23:01
621	KVG	Salzgitter Lebenstedt - MAN/LHB	05:45	16:01	05:45	16:01	-	-	-	-
626	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Salzgitter AG	07:00	16:41	07:00	16:41	-	-	-	-
627	KVG	Salzgitter Lichtenberg - Salzgitter AG	04:50	22:41	04:50	22:41	04:50	22:41	04:50	22:41
628	KVG	Salzgitter Bad - Salzgitter AG	04:35	22:52	04:35	22:52	04:35	22:52	04:35	22:52
631	KVG	Salzgitter Bad - Braunschweig (Express)	06:34	21:16	06:34	21:16	-	-	-	-
655	RBB	Salzgitter Bad - Flöthe	05:55	19:27	05:55	19:27	08:30	15:17	-	-
656	RBB	Baddeckenstedt - Heere - Sehlde - Salzgitter Bad	05:55	21:08	05:55	21:08	06:40	13:53	-	-
657	RBB	Baddeckenstedt - Salzgitter Bad	06:22	20:18	06:51	20:18	08:40	15:12	-	-
658	RBB	Groß Elbe - Berel	05:43	19:20	05:43	19:20	-	-	-	-
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>										
731	RBB	Schöppenstedt oder Sickte - Wolfenbüttel	06:41	22:48	06:30	22:48	06:49	16:48	13:24	17:33
732	RBS	Hachum - Schöppenstedt	06:06	14:53	-	-	-	-	-	-
733	RBS	Dettum - Schöppenstedt	05:41	14:40	-	-	-	-	-	-
739	RBS	Dettum - Sickte	06:48	13:56	-	-	-	-	-	-
741	RBS	Weferlingen - Sickte	07:49	17:11	-	-	-	-	-	-
742	RBS	Weddel - Sickte	06:48	13:51	-	-	-	-	-	-
743	RBS	Veltheim - Destedt	07:27	13:09	-	-	-	-	-	-
744	RBS	Sickte - Dettum	07:18	13:17	-	-	-	-	-	-
745	RBS	Abbenrode - Schandelah	07:24	13:33	-	-	-	-	-	-
746	RBS	Winnigstedt - Schöppenstedt	06:49	14:33	-	-	-	-	-	-
747	RBS	Winnigstedt - Schöppenstedt	06:10	14:37	-	-	-	-	-	-
751	VBB	Hornburg - Wolfenbüttel	06:37	22:46	06:35	22:46	06:55	23:51	13:12	16:51
752	VBB / RBB	Klein Biewende - Wolfenbüttel	05:50	22:07	05:50	22:07	05:54	22:07	-	-
753	VBB / RBB	Hornburg - Schladen - Wolfenbüttel	06:36	13:52	06:45	11:54	-	-	-	-
754	VBB	Hornburg - Beuchte - Hornburg	06:50	23:14	06:43	23:14	07:58	23:14	09:58	20:12
755	VBB	Schladen - Wolfenbüttel	04:55	22:51	04:55	22:51	05:35	23:48	11:42	19:12
756	VBB	Remlingen - Wolfenbüttel	05:25	23:18	05:25	23:18	06:35	22:13	08:45	19:23
757	VBB	Sottmar - Remlingen	07:28	13:51	-	-	-	-	-	-
791	KVG	Wolfenbüttel Lebenshilfe - Westring	05:31	23:20	05:31	23:20	05:31	23:20	08:32	23:20
792	KVG	Wolfenbüttel Atzum - Westring	06:00	18:50	06:00	18:50	07:00	12:50	-	-
793	KVG	Wolfenbüttel Krankenhaus - Stadtwerke	06:07	18:54	06:07	18:54	07:07	18:54	13:07	18:54
794	KVG	Wolfenbüttel Linden - Westring	05:50	19:40	05:50	13:40	06:50	13:40	-	-
795	KVG	Wolfenbüttel Salzdahlumer Straße - W. Raabe-Schule	05:32	19:52	05:32	19:52	06:02	19:52	13:02	19:52
796	KVG	Wolfenbüttel Linden - W. Raabe-Schule	06:04	17:54	06:04	12:54	07:04	12:54	-	-
797	KVG	Wolfenbüttel Halchter - Kornmarkt - Fämmelse	05:40	20:05	05:40	20:05	06:47	20:05	13:17	20:05
798	KVG	Salzdahlum - Wolfenbüttel Kornmarkt	06:01	19:47	06:01	19:47	06:01	19:47	13:01	19:47
799	KVG	Wolfenbüttel Linden Süd - Westring	06:20	19:08	06:20	19:08	07:20	13:08	-	-

**Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2/1  
Betriebszeiten der lokalen Bus-Linien**

Linie	VU	Verlauf	Anfangs- und Endzeiten							
			Mo - Fr (S)		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag	
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Landkreis Goslar</b>										
801	SWGS/ Stadtbus	Oker Schrevenwiesen - Bhf. - Oker Waldhaus	05:34	23:06	05:34	23:06	06:59	23:06	06:59	23:06
802	SWGS/ Stadtbus	Oker Waldhaus - Bhf. - Oker Schrevenwiesen	05:12	22:40	05:12	22:40	05:10	22:40	05:10	22:40
803	SWGS/ Stadtbus	Baßgeige - Olhof - Bhf. - Bergbaumuseum	05:05	23:07	05:05	23:07	05:44	23:07	05:54	23:07
804	SWGS/ Stadtbus	Oker Am Müllerkamp - Bhf. - Baßgeige - Hahndorf	05:10	23:00	05:10	23:00	05:10	23:00	05:10	23:00
805	SWGS/ Stadtbus	Oker Am Müllerkamp - Ohlhof - Hahndorf	05:19	19:12	05:19	19:12	08:19	19:12	08:19	19:12
806	SWGS/ Stadtbus	Oker - Ohlhof - Siemensviertel - Bhf.	04:56	23:34	04:56	23:34	04:56	23:34	04:56	23:43
821	RBB	Bad Harzburg - Vienenburg	05:50	19:20	05:50	18:50	06:11	18:56	-	-
822	RBB	Goslar - Vieneburg - Lengede - Beuchte	05:16	21:02	05:16	21:02	05:31	21:02	13:05	17:44
833	RBB	Goslar - Bredelem	05:00	19:30	05:00	19:30	06:15	15:40	-	-
836	Pülm	Seesen - Rhüden - (Bockenem)	06:00	18:49	06:00	18:49	09:16	13:24	13:20	16:15
837	Pülm	Seesen - (Bad Gandersheim)	06:05	18:07	06:05	18:07	08:50	19:45	11:28	20:22
838	RBB	Clausthal-Zellerfeld - Seesen	05:20	21:14	05:20	21:14	06:20	18:24	10:55	18:14
841	RBB	Schulenberg - Clausthal-Zellerfeld	06:25	20:30	06:25	20:30	07:50	20:10	08:52	20:10
842	RBB	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld	07:20	19:21	07:33	19:21	10:14	19:10	11:12	19:10
851	RBB	SZ-Bad - Liebenburg - Kl. Döhren o. Neuenkirchen	05:30	21:43	05:30	21:43	06:30	20:01	10:03	20:01
852	RBB	Goslar - Liebenburg	05:45	19:00	05:45	19:00	06:35	14:29	-	-
859	RBB	Seesen Bhf. - Hochstraße - Bhf. (Lila Linie)	07:15	18:18	07:15	18:18	08:45	12:18	13:45	18:18
866	KVG	Bad Harzburg - Kästeklippen	10:50	16:43	10:50	16:43	10:50	16:43	10:50	16:43
871	KVG	Bad Harzburg - Harlingerode - Bad Harzburg	06:05	20:45	06:05	20:45	06:05	20:45	13:05	20:45
873	KVG	Bad Harzburg Bahnhof - Krankenhaus - Bahnhof	06:20	19:45	06:15	19:45	06:15	19:45	13:15	19:45
874	KVG	Bad Harzburg - Eckertal	06:45	19:28	06:45	19:28	06:45	19:28	-	-
875	KVG	Bad Harzburg - Molkenhaus - Bad Harzburg	10:47	17:42	10:47	17:42	10:47	17:42	10:47	17:42
877	KVG/ WVB	Bad Harzburg - (Wernigerode)	06:55	20:24	06:55	20:24	08:00	20:24	08:00	20:24
878	KVG	Stadtverkehr Bad Harzburg	09:20	18:10	09:20	18:10	09:20	14:10	13:20	18:10
879	RBB	Altenau - Torfhaus (Saisonverkehr)	09:25	16:10	09:25	16:10	-	-	-	-
4440	RBB	Bürgerbus Clausthal-Zellerfeld	08:20 (Mi)	14:20	12:35 (Mi)	18:35	-	-	-	-
<b>ein/ausbrechende Verkehre</b>										
3	Börde- Bus	Schöningen - Oschersleben	08:41	12:40	12:02	12:25	-	-	-	-
16	Börde- Bus	Helmstedt - Belsdorf	06:13	17:38	-	-	08:31	12:12	-	-
30	CeBus	Steinhorst - (Celle)	05:30	17:42	05:30	17:42	06:25	19:04	13:07	19:04
40	CeBus	Ummern - (Celle)	06:30	18:16	06:30	18:11	06:30	14:34	13:28	14:34
203	HBB	Goslar - Vienenburg - (Halberstadt)	05:25	18:33	05:25	18:33	-	-	-	-
257	WVB	(Wernigerode) - Braunlage	08:15	19:43	08:15	19:43	07:50	19:43	07:50	19:43
277	WVB	Benneckenstein - Hohegeiß	09:10	15:28	09:10	15:28	-	-	-	-
370	Üstra	Mehrum - Altenbekener Damm	04:17	00:30	04:17	00:30	04:26	03:40	05:26	00:30
400	PVGS	Wittingen - (Beetzendorf) - (Klötze)	09:30	16:10	-	-	-	-	-	-
424	PVGS	(Klötze) - Brome - (Klötze)	08:50	16:14	-	-	-	-	-	-

Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2.2/1  
 Betriebszeiten der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Anfangs- und Endzeiten							
			Mo - Fr (S)		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag	
			Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
455	Hahne Reisen KG	Bad Lauterberg - Braunlage	05:35	19:27	05:35	19:27	07:59	18:57	09:32	18:57
461	RBB	Derneburg - Bockenem - Seesen	05:25	21:19	05:25	21:19	06:10	16:45	18:40	20:09
462	KVB OHA	Osterode - Kamschlacken (- Altenau - Torfhaus)	06:26	17:41	06:26	17:41	07:36	17:41	07:58	18:00
2234	RVHi	Soßmar - Clauen - (Hildesheim Bahnhof)	05:15	20:04	05:15	20:04	06:40	16:54	12:50	18:27
2310	RVHi	Groß Lafferde - (Hildesheim Bhf.)	06:35	00:39	06:10	00:39	06:15	00:01	-	-
2320	Rizor Omnibus	(Hildesheim) - Wartjenstedt - (Hackenstedt)	06:48	18:57	06:48	18:57	-	-	-	

Tabelle  
B3.2.2.2.2/2

## Fahrtenanzahl der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Mo-Fr (S) hin und rück	Sa hin und rück	So hin und rück
<b>Landkreis Gifhorn</b>					
101	VLG	Gifhorn Winkel - Am Wittkopsberg	39	17	-
102	VLG	Wesendorf - Kästorf - Bahnhof (Süd) oder Heidland	35	17	-
103	VLG	Gifhorn II. Koppelweg - Neubokel	39	18	-
104	VLG	A.-Riese-Schule - Dannenbütteler Weg	12	-	-
105	VLG	Wasbüttel - Isenbüttel - Gifhorn	35	16	-
106	VLG	Wesendorf - Kaserne - Gifhorn	30	8	-
111	VLG	BS-Wenden - Gr. Schwülper - Leiferde - Gifhorn	31	21	8
112	VLG	Adenbüttel - Rethen - Eickhorst - BS-Wenden	30	14	-
113	VLG	Groß Schwülper - BS-Wenden	18	-	-
114	VLG	Didderse - Leiferde - Gifhorn	6	-	-
121	Hülsmann	Wittingen - Stöcken - Wittingen	21	8	6
122	VLG	Knesebeck - Hankensbüttel	19	-	-
123	VLG	Groß Oesingen - Hankensbüttel	22	-	-
124	VLG	Steinhorst - Dedelstorf - Hankensbüttel	24	-	-
125	Hülsmann	Wittingen - Lessien	21	12	6
126	VLG	Hankensbüttel - Steinhorst - Hankensbüttel	9	-	-
127	VLG	Bokel - Sprakensehl - Hankensbüttel	29	-	-
128	VLG	Schweimke - Steimke - Hankensbüttel	19	-	-
129	VLG	Hankensbüttel - Bokel - Hankensbüttel	7	-	-
131	VLG	Knesebeck - Transvaal - Schönewörde	17	-	-
132	VLG	Wesendorf - Wahrenholz - Schönewörde	13	-	-
133	VLG	Wesendorf - Ummern - Groß Oesingen	32	10	-
134	VLG	Texas - Groß Oesingen	14	-	-
135	VLG	Wesendorf - Wahrenholz - Hankensbüttel	26	-	-
136	VLG	Bokel - Steinhorst - Groß Oesingen	2	-	-
137	VLG	Wesendorf - Wahrenholz - Knesebeck - Wittingen	38	10	-
141	Hülsmann	Gifhorn - Müden - Flettmar - Langlingen	26	16	12
142	Hülsmann	Müden - Hahnenhorn - Bockelberge - Müden	11	5	5
143	Hülsmann	Hillerse - Leiferde - Ohof - Meinersen (Müden)	36	12	10
144	Hülsmann	Müden - Böckelse - Meinersen (Ringlinie)	37	14	12
145	VLG	Dalldorf - Volkse - Leiferde (GF)	29	14	-
151	VLG	Wittingen - Brome Rügen - VW Werk	6	1	1
152	VLG	Platendorf - Osloß - Weyhausen - VW Werk	8	1	1
153	VLG	Brome - Rügen - VW Werk	10	1	1
154	VLG	Gifhorn - VW Werk	9	-	-
155	VLG	Gifhorn - VW Werk (über Isenbütteler Weg)	9	1	1
156	VLG	Gifhorn - VW Werk (über Calberlaher Damm)	8	1	1
157	VLG	Müden - Leiferde - Rötgesbüttel - VW Werk	6	1	1
158	VLG	Hillerse - Rolfsbüttel - Didderse - Meine - VW Werk	8	1	1
159	VLG	GF/Waldriede - Isenbüttel - Calberlah - VW Werk	8	1	1
161	VLG	Brome - Kaiserwinkel - Rügen - WOB-Kreuzheide	27	-	-
162	VLG	Ehra-Lessien - Tiddische - Rügen	41	20	12
163	VLG	Wittingen - Brome (Zicherie)	45	18	14
164	VLG	Brome - Sassenburg - Gifhorn	45	16	12
171	VLG	Ehra-Lessien - Weyhausen - Fallersleben	37	27	12

Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2/2  
Fahrtenanzahl der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Mo-Fr (S) hin und rück	Sa hin und rück	So hin und rück
<b>Landkreis Gifhorn</b>					
172	VLG	Stüde - Grußendorf - Weyhausen - Fallersleben	43	29	13
173	VLG	Platendorf - Dannenbüttel - Weyhausen	39	13	10
181	VLG	(Detmerode) Sülfeld - Isenbüttel - Gifhorn	48	12	10
182	VLG	Ausbüttel - Vollbüttel - Isenbüttel - Calberlah	24	-	-
183	VLG	Tankumsee - Isenbüttel	22	6	6
191	VLG	Braunschweig - Abbesbüttel - Meine - Gifhorn	32	25	12
192	VLG	Grassel - Wedelheine - Meine	27	17	4
193	VLG	Isenbüttel - Gravenhorst - Meine	24	17	4
194	VLG	Groß Schwülper - Diddlese - Adenbüttel - Meine	40	16	6
195	VLG	Walle - Lagesbüttel - Vordorf - Meine	17	16	6
196	VLG	Walle - Groß Schwülper - Lagesbüttel - Meine	-	16	6
197	VLG	BS-Wenden - Abbesbüttel - Meine - Gifhorn	13	-	-
<b>Stadt Wolfsburg</b>					
201	WVG	Wolfsburg Kästorf - Detmerode	138	106	68
202	WVG	Wolfsburg Wendschott - Detmerode	117	47	-
203	WVG	Wolfsburg Sülfeld - Stadtmitte	59	40	-
204	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Stadtmitte	33	11	-
205	WVG	Wolfsburg Wendschott - Eichelkamp	70	62	31
206	WVG	Wolfsburg Sülfeld - Detmerode	43	-	-
207	WVG	Wolfsburg Reislingen - Stadtmitte - Laagberg	30	36	-
208	WVG	Wolfsburg Neuhaus - Badeland	30	22	-
209	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Neindorf - Stadtmitte	22	12	5
211	WVG	Wolfsburg Neuhaus - Nordstadt	6	-	-
212	WVG	Wolfsburg Vorsfelde - Stadtmitte	39	4	-
213	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Sandkamp	31	-	-
214	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Stadtmitte	30	11	-
215	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Eichelkamp	-	-	15
218	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Almke	48	20	-
219	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Neindorf - Stadtmitte	20	13	4
241	WVG	Wolfsburg Stadtmitte - Fallersleben - Stadtmitte	5	10	14
244	WVG	Wolfsburg Bahnhof - AutoVision	4	-	-
261	WVG	VW Werk - Fallersleben - Sülfeld	10	-	-
262	WVG	VW Werk - Detmerode	19	-	-
263	WVG	VW Werk - Ehmen	14	-	-
264	WVG	VW Werk - Kästorf	11	-	-
265	WVG	VW Werk - Wendschott	11	-	-
266	WVG	VW Werk - Vorsfelde,Süd	9	-	-
267	WVG	VW Werk - Wolfsburg Stadtmitte	21	-	-
268	WVG	VW Werk - Nordsteinke	8	-	-
269	WVG	VW Werk - Königslutter	3	-	-
<b>Landkreis Helmstedt</b>					
335	VBB	Wolfsburg VW Haupteing. FE - Mieste	11	-	-
381	KVG	Velpke - Groß Sisbeck	16	10	-
382	KVG	Schulverkehr Danndorf - Velpke	35	-	-
383	KVG	Volkmarsdorf - Wolfsburg	19	10	6

### Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2/2 Fahrtenanzahl der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Mo-Fr (S) hin und rück	Sa hin und rück	So hin und rück
<b>Landkreis Helmstedt</b>					
384	KVG	Königslutter - Glentorf - Königslutter	30	11	6
385	KVG	Königslutter - Neindorf - Königslutter	25	11	6
386	KVG	Lehre - Essenrode	26	4	-
387	KVG	Königslutter - Essehof	8	-	-
391	KVG	Helmstedt W.-v.-Siemens-Straße - Max-Planck-Weg	30	16	4
392	KVG	Emmerstedt - Beendorf	24	15	4
393	KVG	Helmstedt - Königslutter	35	17	6
394	KVG	Helmstedt - Volkmarsdorf	32	19	12
395	KVG	Büddenstedt - Helmstedt	33	20	6
396	KVG	Helmstedt - Schöningen	34	6	6
397	KVG	Helmstedt - Gevensleben	52	16	14
398	KVG	Helmstedt - Warberg	17	11	6
399	KVG	Schöningen - Schöppenstedt	22	10	-
<b>Stadt Braunschweig</b>					
411	BSVAG	Braunschweig Lamme - Südstadt	131	115	64
412	BSVAG	Braunschweig Helmstedter Straße - Südstadt	80	80	65
413	BSVAG	Braunschweig Leiferde - Flughafen oder Bevenrode	96	78	66
414	BSVAG	BS-Wenden - Hafen - Stadion	72	56	28
415	BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - An der Rothenburg	11	-	-
416	BSVAG	Braunschweig Völkenrode - Kralenriede Wartheweg	92	79	66
417	BSVAG	Braunschweig Hondelage - Volkmarode	75	63	35
418	BSVAG	Braunschweig Raffteich - Riddagshausen	70	68	50
419	BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Ring - Hauptbahnhof	48	40	36
421	BSVAG	Stöckheim - Wolfenbüttel Bahnhof	91	78	66
422	BSVAG	Braunschweig Lehdorf - Helmstedter Straße	66	50	39
424	BSVAG	Braunschweig Rühme - Essenrode	61	50	24
427	BSVAG	Essehof - Weddel - BS-Volkmarode	69	63	36
429	BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Ring - Hauptbahnhof	48	40	35
431	BSVAG	Braunschweig Hauptbahnhof - Stöckheim	67	38	-
433	BSVAG	Braunschweig Völkenrode - Hondelage	47	-	-
434	BSVAG	Braunschweig Wenden - Lagesbüttel	14	27	36
436	BSVAG	BS-Rüningen - Gewerbegebiet Bastholz Ost	66	35	-
437	BSVAG	Braunschweig Volkmarode - Cremlingen	18	-	-
439	BSVAG	Braunschweig Weststadt Donaustraße - Melverode	73	38	-
442	BSVAG	Braunschweig Lindenbergsiedlung - Heidberg	4	-	-
443	BSVAG	Braunschweig Ölper - Querum	67	35	-
445	BSVAG	Lengede - Braunschweig Weststadt Donaustraße	36	16	8
454	BSVAG	Braunschweig Stadion - Schwarzer Berg - Stadion	61	50	26
455	BSVAG	Braunschweig Broitzem - Weststadt Donaustraße	56	43	33
461	BSVAG	Braunschweig Kanzlerfeld PTB - Hauptbahnhof	50	30	-
464	BSVAG	Braunschweig Rühme - Stadion	7	-	-
481	BSVAG	Braunschweig Leiferde - Stöckheim	8	-	-
484	BSVAG	Groß Schwülper - Rühme	35	9	-
499	BSVAG	Braunschweig Rathaus - Königslutter Bahnhof	-	-	8



Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2/2  
Fahrtenanzahl der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Mo-Fr (S) hin und rück	Sa hin und rück	So hin und rück
<b>Landkreis Peine</b>					
501	RBB	Bründeln - Peine	77	23	8
503	RBB	Peine - Groß Ilsede	30	-	-
504	RBB	Mehrum - Groß Ilsede	11	-	-
505	RBB	Peine - Röhre	63	10	-
506	RBB	Eickenrode - Peine	98	32	18
507	RBB	Oelerse - Edemissen	14	4	-
508	RBB	Edemissen - Wipshausen	33	8	-
509	KVM	Wipshausen - Peine	39	8	-
511	KVM	Groß Gleidingen - Vechelde	11	-	-
512	KVM	Harvesse - Wendeburg - Peine	30	6	-
513	KVM	Meerdorf - Vechelde	26	2	-
514	KVM	Vechelde - Peine	34	4	-
515	KVM	Groß Ilsede - Peine	46	13	-
516	KVM	Vechelde - Groß Gleidingen	51	10	-
517	KVM	Peine - Ilsede - Peine	22	11	-
522	KVM	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Vöhrum - Bahnhof	35	24	15
524	KVM	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Oststadt - Bahnhof	14	9	-
525	KVM	Stadtverkehr Peine Bhf. - Stederdorf - Bhf.	13	9	-
566	KVM	Zweidorf - Wahle - Vechelde	12	12	-
<b>Stadt Salzgitter</b>					
601	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig (Express)	9	-	-
603	KVG	Salzgitter Bad - Braunschweig	70	19	4
604	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Wolfenbüttel	15	3	-
606	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Baddeckenstedt	22	15	6
607	KVG	Salzgitter Lebenstedt - klein Flöthe	31	6	-
608	KVG	SZ-Lebenstedt - Fredenberg - Lesse - Lebenstedt	16	5	-
609	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Lesse - Berel - Lebenstedt	15	7	4
611	KVG	Salzgitter Bad - SZ Gitter - SZ Hohenrode	35	18	5
612	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Salzgitter Bad	100	70	32
616	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Fredenberg	63	31	18
618	KVG	Salzgitter Bad Waldfriedhof - Thermalsolbad	32	28	-
619	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Lichtenberg	99	48	28
621	KVG	Salzgitter Lebenstedt - MAN/LHB	2	-	-
626	KVG	Salzgitter Lebenstedt - Salzgitter AG	2	-	-
627	KVG	Salzgitter Lichtenberg - Salzgitter AG	8	6	6
628	KVG	Salzgitter Bad - Salzgitter AG	9	6	6
631	KVG	Salzgitter Bad - Braunschweig (Express)	5	-	-
655	RBB	Salzgitter Bad - Flöthe	23	8	-
656	RBB	Baddeckenstedt - Heere - Sehlde - Salzgitter Bad	35	6	-
657	RBB	Baddeckenstedt - Salzgitter Bad	33	6	-
658	RBB	Groß Elbe - Berel	25	-	-

### Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2/2 Fahrtenanzahl der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Mo-Fr (S) hin und rück	Sa hin und rück	So hin und rück
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>					
731	RBB	Schöppenstedt oder Sickte - Wolfenbüttel	28	13	4
732	RBS	Hachum - Schöppenstedt	10	-	-
733	RBS	Dettum - Schöppenstedt	14	-	-
739	RBS	Dettum - Sickte	5	-	-
741	RBS	Weferlingen - Sickte	7	-	-
742	RBS	Weddel - Sickte	18	-	-
743	RBS	Veltheim - Destedt	7	-	-
744	RBS	Sickte - Dettum	8	-	-
745	RBS	Abbenrode - Schandelah	4	-	-
746	RBS	Winnigstedt - Schöppenstedt	8	-	-
747	RBS	Winnigstedt - Schöppenstedt	9	-	-
751	VBB	Hornburg - Wolfenbüttel	24	12	4
752	VBB/RBB	Klein Biewende - Wolfenbüttel	21	12	-
753	VBB/RBB	Hornburg - Schladen - Wolfenbüttel	13	-	-
754	VBB	Hornburg - Beuchte - Hornburg	27	16	18
755	VBB	Schladen - Wolfenbüttel	63	31	12
756	VBB	Remlingen - Wolfenbüttel	27	16	8
757	VBB	Sottmar - Remlingen	13	-	-
791	KVG	Wolfenbüttel Lebenshilfe - Westring	18	18	15
792	KVG	Wolfenbüttel Atzum - Westring	13	6	-
793	KVG	Wolfenbüttel Krankenhaus - Stadtwerke	13	12	6
794	KVG	Wolfenbüttel Linden - Westring	14	7	-
795	KVG	Wolfenbüttel Salzdahlumer Straße - W. Raabe-Schule	28	21	7
796	KVG	Wolfenbüttel Linden - W. Raabe-Schule	12	6	-
797	KVG	Wolfenbüttel Halchter - Kornmarkt - Fümmelse	29	19	7
798	KVG	Salzdahlum - Wolfenbüttel Kornmarkt	28	28	14
799	KVG	Wolfenbüttel Linden Süd - Westring	13	6	-
<b>Landkreis Goslar</b>					
801	SWGS/ Stadtbus	Oker Schrevenwiesen - Bhf. - Oker Waldhaus	18	16	14
802	SWGS/ Stadtbus	Oker Waldhaus - Bhf. - Oker Schrevenwiesen	21	18	15
803	SWGS/ Stadtbus	Baßgeige - Olhof - Bhf. - Bergbaumuseum	38	31	19
804	SWGS/ Stadtbus	Oker Am Müllerkamp - Bhf. - Baßgeige - Hahndorf	37	27	21
805	SWGS/ Stadtbus	Oker Am Müllerkamp - Ohlhof - Hahndorf	25	12	12
806	SWGS/ Stadtbus	Oker - Ohlhof - Siemensviertel - Bhf.	39	33	21
821	RBB	Bad Harzburg - Vieneburg	28	12	-
822	RBB	Goslar - Vieneburg - Lengede - Beuchte	49	27	4
833	RBB	Goslar - Bredelem	28	12	-
836	Pülm	Seesen - Rhüden - (Bockenem)	25	3	2
837	Pülm	Seesen - (Bad Gandersheim)	21	8	10
838	RBB	Clausthal-Zellerfeld - Seesen	45	25	8
841	RBB	Schulenberg - Clausthal-Zellerfeld	10	1	-

Fortsetzung Tabelle B3.2.2.2/2  
Fahrtenanzahl der lokalen Bus-Linien

Linie	VU	Verlauf	Mo-Fr (S) hin und rück	Sa hin und rück	So hin und rück
<b>Landkreis Goslar</b>					
842	RBB	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld	9	5	4
851	RBB	SZ-Bad - Liebenburg - Kl. Döhren o. Neuenkirchen	60	37	12
852	RBB	Goslar - Liebenburg	31	8	-
859	RBB	Seesen Bhf. - Hochstraße - Bhf. (Lila Linie)	16	6	5
866	KVG	Bad Harzburg - Kästeklippen	6	6	6
871	KVG	Bad Harzburg - Harlingerode - Bad Harzburg	28	17	8
873	KVG	Bad Harzburg Bahnhof - Krankenhaus - Bahnhof	29	25	12
874	KVG	Bad Harzburg - Eckertal	12	10	-
875	KVG	Bad Harzburg - Molkenhaus - Bad Harzburg	5	5	5
877	KVG/WVB	Bad Harzburg - (Wernigerode)	16	10	10
878	KVG	Stadtverkehr Bad Harzburg	9	5	5
879	RBB	Altenau - Torfhaus (Saisonverkehr)	4	-	-
4440	RBB	Bürgerbus Clausthal-Zellerfeld	34	-	-
<b>ein/ausbrechende Verkehre</b>					
3	Börde-Bus	Schöningen - Oschersleben	6	-	-
16	Börde-Bus	Helmstedt - Belsdorf	7	2	-
30	CeBus	Steinhorst - (Celle)	16	8	2
40	CeBus	Ummern - (Celle)	10	4	-
203	HBB	Goslar - Vienenburg - (Halberstadt)	14	-	-
257	WVB	(Wernigerode) - Braunlage	12	12	12
277	WVB	Benneckenstein - Hohegeiß	8	-	-
370	Üstra	Mehrum - Altenbekener Damm	74	74	52
400	PVGS	Wittingen - (Beetzendorf) - (Klötze)	4	-	-
424	PVGS	(Klötze) - Brome - (Klötze)	4	-	-
455	Hahne Reisen KG	Bad Lauterberg - Braunlage	22	12	10
461	RBB	Derneburg - Bockenem - Seesen	63	13	2
462	KVB OHA	Osterode - Kamschlacken (- Altenau - Torfhaus)	10	6	6
2310	RVHi	Groß Lafferde - (Hildesheim Bhf.)	14	6	-
2320	RVHi	(Hildesheim) - Wartjenstedt - (Hackenstedt)	10	3	-
2234	Rizor Omnibus	Hildesheim Bahnhof - Clauen - Soßmar	27	13	8

### B3.2.2.3 Differenzierte Bedienungsweisen

Problematisch ist der Einsatz regulärer Linienverkehrsangebote, wenn die Verkehrsnachfrage gering ist oder über einen längeren Zeitraum kontinuierlich abnimmt. In diesen Fällen reagieren die Verkehrsunternehmen in der Regel mit der Zusammenfassung oder Streichung von Fahrten. Die differenzierten Bedienungsweisen ermöglichen in Schwachverkehrszeiten und in Tagesrandlagen ein nachfrageorientiertes Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Für das Gebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig ist inzwischen ein fast flächendeckender Einsatz von differenzierten Bedienungsweisen festzustellen.

Im regulären Linienbetrieb gibt es verschiedene differenzierte Bedienungsweisen mit Kraftomnibussen (Schnellbus, Quartierbus, Citybus, Trampbus, Nachtbus, Discobus, Bürgerbus). Neben dem Einsatz von Kleinbussen bei schwach ausgelasteten Fahrten ist der Einsatz von Rufbussen, Anruf-Linientaxi (ALT) und Anruf-Sammeltaxi (AST) als flexibles und bedarfsorientiertes Angebot besonders verbreitet. Die Anruf-Sammel-Taxen bedienen von Haltestelle bis vor die Haustür, Anruf-Linien-Taxen bedienen von Haltestelle zu Haltestelle.

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

Abfahrt an Haltestellen, die für den Linienverkehr mit Kraftomnibussen genehmigt und für den Anrufverkehr besonders gekennzeichnet sind. Der Ausstieg kann ebenfalls an einer genehmigten Haltestelle oder direkt am Fahrtziel erfolgen. Die Abfahrt erfolgt nach einem festen Zeitplan; die Fahrt findet nur statt, wenn bis zu einem vorgegebenen Zeitpunkt (in der Regel 30 – 60 Minuten vor Abfahrt) der Fahrtwunsch unter einer Service-Telefonnummer beim Verkehrsunternehmen angemeldet worden ist. Anruf-Sammeltaxi-Verkehre dürfen nur mit Fahrzeugen durchgeführt werden, für die eine Genehmigung für den Taxen- oder Mietwagenverkehr vorliegt. Es handelt sich dabei im Regelfall um Pkw mit 5 bis 8 Sitzen. Für die Ausstattung und Kennzeichnung der Fahrzeuge gibt es besondere Vorgaben der Genehmigungsbehörde. Da Anruf-Verkehre immer nur dann stattfinden, wenn vorher Fahrtwünsche angemeldet werden, entstehen dadurch geringere Kosten als bei einer regulären Linienbedienung. Die Erfahrung zeigt, dass die Nutzung bei Anruf-Linien- und Anruf-Sammeltaxi-Fahrten im Durchschnitt bei etwa 1,3 Personen pro Fahrt liegt.

Gemäß den Tarifbestimmungen des Verbundtarifs Region Braunschweig findet auch für differenzierte Bedienungsweisen grundsätzlich der Verbundtarif Anwendung, d. h. für alle Fahrten wird ein gültiger Verbundfahrtschein akzeptiert. Generell gilt, dass Anruf-Linien-Taxen und Rufbusse zuschlagfrei fahren.

Für Anruf-Sammel-Taxenverkehre wird gemäß Verbundtarif ein Komfortzuschlag erhoben. Der Komfortzuschlag ist für eine Fahrt im Anruf-Sammel-Taxi gültig. Werden mit einem Verbundfahrtschein mehrere Fahrten durchgeführt, ist für jede Fahrt pro Person ein separater Komfortzuschlag zu entrichten. Für Fahrten innerhalb einer Tarifzone ist ein Komfortzuschlag in Höhe von 2,50 € zu entrichten. Für Fahrten innerhalb von zwei, drei oder vier Tarifzonen beträgt der Komfortzuschlag 3,50 €.



### Landkreis Gifhorn

Die VLG betreibt im Stadtgebiet Gifhorn einen CityBus- und im Gifhorer Umland einen ShuttleBus-Verkehr. An verkaufsoffenen Sonntagen (zweimal jährlich) wird nur der CityBus eingesetzt. Auf den Linien 121, 125 sowie 141 – 144 werden an den Tagen, Montag – Freitag in den Schulferien, an allen Samstagen und Sonntagen ausschließlich Rufbus-Fahrten angeboten. Hier wurden alle regulären Fahrten durch differenzierte Bedienungsweisen in der gesamten Betriebszeit der genannten Verkehrstage ersetzt, so dass an Wochenenden kein konventioneller Linienverkehr mehr statt findet.



### Stadt Wolfsburg

Mit dem Theater-Sammeltaxi besteht für Veranstaltungen des Theaters Wolfsburg ein ÖPNV-Angebot, welches entsprechend den Bedürfnissen der Kunden in Anspruch genommen werden kann. Die Eintrittskarte des Theater Wolfsburg gilt gleichzeitig als Fahrschein für das gesamte Liniennetz der WVG. Drei Stunden vor bis drei Stunden nach dem Theater können die Linienbusse ohne zusätzliche Kosten benutzt werden. Für die Rückfahrt kann ab 21:30 Uhr das Sammeltaxi gebucht werden.

Bei jedem Heimspiel des VfL fahren zusätzlich die Linien 251 – 255. Ab zehn Minuten nach Spielende verkehren Sonderbusse in die Richtungen: Rabenberg/Detmerode, Laagberg/Westhagen/Ehmen, Fallersleben/Sülfeld, Nordstadt/Kästorf, Vorsfelde/Wendschott/Reislingen. Die Eintrittskarte gilt gleichzeitig als Busfahrkarte. Ferner besteht die Möglichkeit in den Nächten von Freitag auf Samstag von 21:00 Uhr bis 02:00 Uhr sowie von Samstag auf Sonntag von 21:00 bis 05:00 Uhr einen Anrufbus im Stadtgebiet Wolfsburg telefonisch zu bestellen.



### Landkreis Helmstedt

Neben dem täglich angebotenen Anruf-Linientaxi im Stadtgebiet Helmstedt und dem Anruf-Sammeltaxi in den Stadtteilen Bad Helmstedt, Emmerstedt und Barmke wurden auf insgesamt vierzehn Linien im Verkehrsgebiet Landkreis Helmstedt für Fahrten in Tagesrandlagen differenzierte Bedienungsweisen eingerichtet. An Samstagen und Sonntagen sind diese Verkehre teilweise auf die gesamten Betriebszeiten ausgedehnt.



### Stadt Braunschweig

Im Oberzentrum Braunschweig fährt im Anschluss an das Tag-Linien-Angebot in den Nächten von Samstag auf Sonntag eine Nacht-Linie zwischen Neuerkerode/Sicke und Braunschweig. Von ursprünglich sieben Nacht-Linien besteht mit einem Fahrtenpaar nur noch auf der Linie NE 13 dieses spezielle Angebot. Das Anruf-Linientaxi 426 der BSVAG wurde 2005 im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Leistungsangebotes auf der Linie 560 der Mundstock Reisen GmbH eingerichtet. Durch die Neustrukturierung wurde die Bedienung der Haltestelle Karl-Sprengel-Straße in BS-Völkenrode deutlich reduziert. Mit der Linie ALT 426 erfolgt seitdem täglich ein bedarfsgesteuerter Betrieb. Als dauerhaftes Ziel sollte jedoch die Verlängerung der städtischen Omnibuslinie im Vordergrund stehen. Auf weiteren sechs Linien der BSVAG finden in Schwachverkehrszeiten Anruf-Linientaxi-Verkehre statt.



### Landkreis Peine

Im Landkreis Peine werden täglich von 06:21 bis 19:39 Anruf-Linientaxi-Fahrten zwischen den als ALT gekennzeichneten Haltestellen in der Gemeinde Lengede und den Bahnhöfen Broistedt bzw. Woltwiesche angeboten. Auf der Linie KVM 566 fahren von Montag bis Freitag in den Schulferien sowie an Samstagen Anruflinien-Fahrten während der gesamten Betriebszeit der Linie aus/in der/die Gemeinde Wendeburg zum und vom Bahnhof in Vechelde.



### Stadt Salzgitter

Die Anruf-Sammeltaxi-Fahrten von Salzgitter Lebenstedt/Salzgitter-Bad in die umliegenden Stadtteile und in der Rückrichtung finden täglich statt. Die Fahrten nach Salzgitter-Lebenstedt/Salzgitter-Bad beginnen jeweils um 19:45 in den umliegenden Stadtteilen. Von Salzgitter-Lebenstedt/Salzgitter-Bad in die umliegenden Stadtteile fahren die Fahrzeuge um 22:00 Uhr und 23:00 Uhr. Das Anruf-Sammeltaxi von Salzgitter Lebenstedt zu Fahrtzielen innerhalb der Gemeinde Lengede fährt nach telefonischer Vorbestellung täglich um 22:00 Uhr, 23:00 Uhr und 00:15 Uhr. In Tagesrandlagen bestehen auf weiteren neun Linien differenzierte Bedienungsweisen.



### Landkreis Wolfenbüttel

Mit dem Anruf-Sammeltaxi im Stadtgebiet Wolfenbüttel werden die Fahrgäste innerhalb der Tarifzone 70 befördert. Die Abfahrten von den in Wolfenbüttel gekennzeichneten AST-Einstiegshaltestellen finden im 30-Minuten Takt in der Zeit von 20:45 Uhr bis 00:45 Uhr statt. Auf sieben weiteren Linien im Landkreis Wolfenbüttel sind bedarfsorientierte Verkehre vorhanden.



### Landkreis Goslar

Der Bürgerbus in Clausthal-Zellerfeld bietet den Einwohnern durch eine alternative Form des öffentlichen Personennahverkehrs mehr Mobilität. „Bürger fahren Bürger“ ist das Motto des 1995 gegründeten Vereins. Die Mitarbeit ist freiwillig und unentgeltlich. Der Bürgerbus steht von Montag bis Freitag in den Zeiten von ca. 8:00 Uhr bis ca. 18:00 innerhalb von Clausthal-Zellerfeld den Einwohnern zur Verfügung. Das Anruf-Sammeltaxi der Halberstädter Busbetriebe bietet an Wochenenden differenzierte Bedienungsweisen von Vienenburg über die Verbandsgrenzen hinaus. Zusätzlich sind auf allen Stadtbuslinien der Stadt Goslar sowie auf zwölf weiteren Linien im Landkreis Anruf-Linientaxen vorhanden.

## Differenzierte Bedienungsweisen

Tabelle  
B3.2.2.3

Linie	Betriebs- führung	Verkehrsgebiet	Bedienungsform			Bedienungszeitraum							
			AST	ALT	Andere	Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag	
						Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Landkreis Gifhorn</b>													
121	BBG	Wittingen - Stöcken			Rufbus	-	-	06:20	21:31	07:05	20:14	09:05	19:29
125	BBG	Wittingen - Lessien			Rufbus	-	-	07:30	17:59	09:00	19:29	11:30	19:59
141	BBG	Langlingen - Gifhorn			Rufbus	-	-	05:40	21:14	06:40	21:05	08:48	20:05
142	BBG	Müden - Hahnenhorn			Rufbus	-	-	07:12	19:43	09:12	17:43	10:11	18:42
143	BBG	Meinersen - Hillerse			Rufbus	-	-	06:50	17:19	07:15	21:43	09:42	18:30
144	BBG	Ahnsen - Böckelse			Rufbus	-	-	05:50	18:24	06:51	21:19	08:46	19:05
	VLG	Stadtgebiet Gifhorn			CityBus	<b>Altstadtfest</b>							
	VLG	Stadtgebiet Gifhorn			ShuttleBus	<b>Altstadtfest</b>							
<b>Stadt Wolfsburg</b>													
	WVG	Stadtgebiet Wolfsburg			Theater-Bus	<b>Hin- und Rückfahren zu / von Theaterveranstaltungen</b>							
AB	WVG	Stadtgebiet Wolfsburg	x		Anrufbus	<b>Fr- Sa (21:00 - 02:00), Sa - So (21:00 - 05:00)</b>							
251	WVG	VW-Arena - Detmerode			VfL-Bus	-	-	-	-	17:15	17:36	-	-
252	WVG	VW-Arena - Ehmten			VfL-Bus	-	-	-	-	17:15	17:48	-	-
253	WVG	VW-Arena - Sülfeld			VfL-Bus	-	-	-	-	17:15	17:41	-	-
254	WVG	VW-Arena - Nordstadt			VfL-Bus	-	-	-	-	17:15	17:35	-	-
255	WVG	VW-Arena - Reislingen			VfL-Bus	-	-	-	-	17:15	17:54	-	-
<b>Landkreis Helmstedt</b>													
380	KVG	Velpke - Querenhorst		x		-	-	-	-	06:36	06:58	-	-
381	KVG	Velpke - Groß Sisbeck		x		19:35	20:21	19:35	20:21	05:05	16:18	-	-
383	KVG	Groß Sisbeck - Rümmer		x		08:10	18:45	08:10	18:45	08:10	14:45	-	-
383	KVG	Volkmarsdorf - Wolfsburg	x			19:55	22:50	19:55	22:50	17:05	22:45	14:00	22:45
384	KVG	Königslutter - Glentorf	x			19:35	22:35	19:35	22:35	15:35	22:20	09:35	22:20
384	KVG	Königslutter - Glentorf		x		-	-	-	-	05:35	14:20	-	-
385	KVG	Königslutter - Neindorf	x			19:35	22:58	19:35	22:58	12:24	22:20	11:04	22:20
385	KVG	Königslutter - Neindorf		x		-	-	-	-	07:35	14:20	-	-
386	KVG	Lehre - Essenrode		x		08:47	20:48	06:37	20:48	08:54	13:58	-	-
390	KVG	Süplingen - Königslutter	x			20:20	23:20	20:20	23:20	17:50	00:06	11:50	00:06
393	KVG	Helmstedt - Königslutter	x			19:50	23:20	19:50	23:20	15:35	22:20	13:35	22:20
393	KVG	Helmstedt - Königslutter		x		08:50	10:20	08:50	10:20	07:02	14:20	-	-
394	KVG	Helmstedt - Volkmarsdorf	x			19:50	22:30	19:50	22:30	15:50	22:40	11:50	22:40
394	KVG	Helmstedt - Volkmarsdorf		x		05:30	06:01	05:30	06:01	06:40	14:38	-	-
395	KVG	Büddenstedt - Helmstedt	x			20:27	23:27	20:27	23:27	17:41	23:27	09:27	22:27
396	KVG	Helmstedt - Schöningen	x			20:20	22:36	20:20	22:36	11:23	21:48	11:23	21:59
396	KVG	Helmstedt - Wolsdorf		x		-	-	06:48	07:13	-	-	-	-
397	KVG	Helmstedt - Gevensleben	x			20:00	00:00	20:00	00:00	18:04	00:00	19:44	22:13
398	KVG	Helmstedt - Warberg	x			19:50	23:05	19:50	23:05	15:50	22:05	13:50	22:05
398	KVG	Helmstedt - Warberg		x		18:17	19:01	18:17	19:01	07:50	14:11	-	-
399	KVG	Schöningen - Schöppenstedt	x			20:07	22:39	20:07	22:39	17:05	22:39	-	-
399	KVG	Schöningen - Schöppenstedt		x		-	-	-	-	06:27	14:20	-	-
ALT	KVG	Stadtgebiet Helmstedt		x		19:30	23:30	19:30	23:30	19:30	23:30	19:30	23:30
AST	KVG	Bad Helmstedt - Barmke	x			19:30	23:30	19:30	23:30	19:30	23:30	19:30	23:30

fett hervorgehoben: Differenzierte Bedienung in der gesamten Betriebszeit

**Differenzierte Bedienungsweisen**  
Fortsetzung Tabelle B3.2.2.3

Linie	Betriebsführung	Verkehrsgebiet	Bedienungsform			Bedienungszeitraum							
			AST	ALT	Andere	Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag	
						Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Stadt Braunschweig</b>													
414	BSVAG	Waller Weg - Stadion		x		23:39 23:39 (Fr/Sa)	23:48 00:48 (Fr/Sa)	23:39 23:39 (Fr/Sa)	23:48 00:48 (Fr/Sa)	23:39	01:48	06:13 23:39	23:39 23:48
424	BSVAG	Essenrode - Lincolnsiedlung		x		23:30 23:30 (Fr/Sa)	23:44 00:44 (Fr/Sa)	23:30 23:30 (Fr/Sa)	23:44 00:44 (Fr/Sa)	23:30	01:44	05:18	00:44
426	BSVAG	Karl-Sprengel-Str. - Am Dorfplatz		x		<b>06:13</b>	<b>23:01</b>	<b>06:13</b>	<b>23:01</b>	<b>06:03</b>	<b>21:04</b>	<b>10:03</b>	<b>20:31</b>
431	BSVAG	Erfurtplatz - Glogaustraße		x		05:18 19:53 19:53 (Fr/Sa)	05:53 00:28 01:28 (Fr/Sa)	05:18 19:53 19:53 (Fr/Sa)	05:53 00:28 01:28 (Fr/Sa)	04:33 17:53	07:53 02:28	04:33	00:28
434	BSVAG	Wenden - Lagesbüttel		x		20:29 (Mo/Do)	00:42 (Mo/Do)	20:29 (Mo/Do)	00:42 (Mo/Do)	06:01	06:08	<b>06:21</b>	<b>00:42</b>
454	BSVAG	Stadion - Schwarzer Berg		x		23:08	23:23	23:08	23:23	23:08	23:23	07:13	23:23
484	BSVAG	Hansestraße West - Lincolnsiedlung		x		19:50	23:46	19:50	23:46	-	-	-	-
NE 13	BSVAG	Rathaus - Neuerkerode			Nachtbus	-	-	-	-	<b>20:55</b>	<b>01:38</b>	-	-
<b>Landkreis Peine</b>													
566	KVM	Zweidorf - Vechelde		x		19:06	21:49	<b>09:06</b>	<b>21:49</b>	<b>07:06</b>	<b>17:49</b>	-	-
ALT	RBB	Gemeinde Lengede		x		<b>06:21</b>	<b>19:39</b>	<b>06:21</b>	<b>19:39</b>	<b>06:21</b>	<b>19:39</b>	<b>06:21</b>	<b>19:39</b>
<b>Stadt Salzgitter</b>													
603	KVG	SZ-Bad - SZ-Steterburg	x			22:50	23:45	22:50	23:45	23:15	00:10	-	-
604	KVG	SZ-Lebenstedt - Wolfenbüttel		x		10:53	18:50	10:53	18:50	<b>06:33</b>	<b>08:55</b>	-	-
606	KVG	SZ-Lebenstedt - Baddeckenstedt	x			22:34	23:28	22:34	23:28	<b>18:00</b>	<b>23:28</b>	<b>14:50</b>	<b>21:58</b>
606	KVG	SZ-Lebenstedt - Baddeckenstedt		x		08:50	20:03	08:50	20:03	<b>07:29</b>	<b>17:58</b>	-	-
608	KVG	SZ-Lebenstedt - Lesse		x		17:20	19:03	17:20	19:03	06:20	07:10	-	-
609	KVG	SZ-Lebenstedt - Fredenberg	x			22:20	23:10	22:20	23:10	16:20	23:10	<b>13:20</b>	<b>23:10</b>
609	KVG	SZ-Lebenstedt - Fredenberg		x		-	-	07:20	08:10	-	-	-	-
611	KVG	SZ-Bad - SZ Hohenrode		x		22:31	22:47	22:31	22:47	07:11	22:47	07:31	22:47
650	RBB	SZ-Bad - Seesen		x		20:30	21:32	20:30	21:32	15:20	20:32	<b>09:20</b>	<b>20:32</b>
655	RBB	SZ-Bad - Flöthe		x		18:40	19:27	18:40	19:27	<b>08:30</b>	<b>15:17</b>	-	-
656	RBB	Baddeckenstedt - SZ Bad		x		05:55	21:08	-	-	-	-	-	-
AST	KVG	SZ-Lebenstedt - Lengede	x			<b>22:00</b>	<b>00:15</b>	<b>22:00</b>	<b>00:15</b>	<b>22:00</b>	<b>00:15</b>	<b>22:00</b>	<b>00:15</b>
AST	KVG	SZ-Lebenstedt / Bad - umliegende Orte	x			<b>19:45</b>	<b>23:00</b>	<b>19:45</b>	<b>23:00</b>	<b>19:45</b>	<b>23:00</b>	<b>19:45</b>	<b>23:00</b>
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>													
730	RBB	Schöppenstedt - Evessen		x		18:28	19:00	18:28	19:00	-	-	-	-
731	RBB	Schöppenstedt - Wolfenbüttel		x		17:09	22:48	17:09	22:48	13:04	16:48	<b>13:24</b>	<b>17:33</b>
751	VBB	Bf. Hedwigsburg - Wolfenbüttel	x			-	-	-	-	19:12	23:51	<b>13:12</b>	<b>16:51</b>
751	VBB	Beuchte - Wolfenbüttel		x		20:24	22:46	20:24	22:46	09:40	16:51	-	-
752	VBB/ RBB	Sottmar Ort - Groß Denkte	x			09:55	10:02	-	-	-	-	-	-
752	VBB/ RBB	Sottmar Ort - Groß Denkte		x		05:50	22:07	05:50	22:07	<b>05:54</b>	<b>22:07</b>	-	-
754	VBB	Schladen - Hornburg	x			-	-	-	-	<b>18:12</b>	<b>23:14</b>	<b>09:58</b>	<b>20:12</b>
754	VBB	Schladen - Hornburg		x		08:55	23:14	08:55	23:14	<b>07:58</b>	<b>17:07</b>	-	-



## Differenzierte Bedienungsweisen

### Fortsetzung Tabelle B3.2.2.3

Linie	Betriebsführung	Verkehrsgebiet	Bedienungsform			Bedienungszeitraum							
			AST	ALT	Andere	Mo - Fr		Mo - Fr (F)		Samstag		Sonntag	
						Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende	Anfang	Ende
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>													
755	VBB	Schladen - Wolfenbüttel	x			-	-	-	-	18:00	23:48	<b>11:42</b>	<b>19:12</b>
755	VBB	Schladen - Wolfenbüttel		x		18:15	22:51	18:15	22:51	08:18	16:48	-	-
756	VBB	Remlingen - Wolfenbüttel	x			-	-	-	-	18:50	22:13	<b>08:45</b>	<b>19:23</b>
756	VBB	Remlingen - Wolfenbüttel		x		19:30	23:18	19:30	23:18	06:35	17:23	-	-
AST	KVG	Stadtgebiet Wolfenbüttel	x			<b>20:45</b>	<b>00:45</b>	<b>20:45</b>	<b>00:45</b>	<b>20:45</b>	<b>00:45</b>	<b>20:45</b>	<b>00:45</b>
ALT	RBS	SG Schöppenstedt		x		<b>05:00</b>	<b>19:30</b>	<b>05:00</b>	<b>19:30</b>	<b>08:00</b>	<b>15:30</b>	-	-
AST	RBS	SG Schöppenstedt	x			-	-	-	-	<b>17:30</b>	<b>19:30</b>	<b>09:00</b>	<b>19:00</b>
<b>Landkreis Goslar</b>													
801	SWGS/ Stadtbus	Bahnhof Oker - Oker Waldhaus		x		22:59	23:06	22:59	23:06	06:59	23:06	06:59	23:06
802	SWGS/ Stadtbus	Oker Waldhaus - Odeon		x		22:33	22:40	22:33	22:40	05:10	22:40	05:10	22:40
803	SWGS/ Stadtbus	Bahnhof - Bergbaumuseum		x		05:05	23:07	05:05	23:07	05:44	23:07	05:54	23:07
804	SWGS/ Stadtbus	Oker - Hahndorf		x		05:10	23:00	05:10	23:00	05:10	23:00	05:10	23:00
805	SWGS/ Stadtbus	Oker Am Müllerkamp - Hahndorf		x		05:19	20:11	05:19	20:11	<b>08:19</b>	<b>20:11</b>	<b>08:19</b>	<b>20:11</b>
806	SWGS/ Stadtbus	Schrevenwiesen - Bahnhof		x		23:06	23:34	23:06	23:34	04:56	23:34	04:56	23:34
821	RBB	Bad Harzburg - Vienenburg		x		-	-	-	-	15:46	18:56	-	-
833	RBB	Langelsheim - Bredelem			Linientaxi	05:24	09:25	05:24	09:25	06:35	09:25	-	-
834	RBB	Langelsheim - Neuwallmoden		x		-	-	-	-	15:25	20:27	09:25	20:27
836	Pülm	Rhüden - Seesen		x		-	-	-	-	-	-	<b>13:20</b>	<b>16:15</b>
837	Pülm	Seesen - Ildehausen	x			-	-	15:13	15:31	14:05	19:45	<b>11:28</b>	<b>20:22</b>
838	RBB	Clausthal-Zellerfeld - Seesen		x		05:20	19:31	05:20	19:31	06:20	18:24	<b>10:55</b>	<b>18:14</b>
840	RBB	Cl.-Zellerfeld - St. Andreas- berg		x		-	-	-	-	07:40	20:12	08:46	20:12
841	RBB	Schulenberg - Clausthal- Zellerfeld		x		-	-	-	-	08:52	18:10	10:52	18:10
852	RBB	Goslar - Liebenburg			Linientaxi	-	-	-	-	06:35	07:22	-	-
859	RBB	Stadtgebiet Seesen			Linientaxi	-	-	-	-	-	-	<b>13:45</b>	<b>18:18</b>
860	SWGS	(RBB) Goslar - Jerstedt		x		05:05	22:56	05:05	22:56	06:05	22:56	06:42	22:56
<b>ein/ausbrechende Verkehre</b>													
AST	HBB	Vienenburg - Osterwieck	x			-	-	-	-	<b>05:58</b>	<b>00:02</b>	<b>07:58</b>	<b>20:02</b>

**fett hervorgehoben:** Differenzierte Bedienung in der gesamten Betriebszeit

## B3.3

## Zugangsstellen

## B3.3.1

## Stationen

An den DB-Strecken gibt es derzeit 52 Stationen. Das Erscheinungsbild und die Ausstattungselemente haben sich in der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplans an fast allen Stationen geändert. Die Qualität der Ausstattungselemente wurde verbessert und das Erscheinungsbild wurde vereinheitlicht. Ein wettergeschütztes Warten ist an allen Stationen möglich, wobei die Qualität der Warteeinrichtungen deutlich verbessert wurde. Durch die Modernisierungsprogramme konnten an vielen Stationen transparente Fahrgastunterstände errichtet werden. An allen Stationen sind Nahverkehrsfahrkartenautomaten installiert. In den größeren Bahnhöfen gibt es zusätzlich Fahrkartenautomaten für den Fernverkehr und personenbesetzte Fahrkartenausgaben. Die Öffnungszeiten der Fahrkartenausgaben sind unterschiedlich. Einzelhandelsgeschäfte sind in den größeren Bahnhöfen vorhanden. Öffentliche Toiletten gibt es nur an einigen Stationen.

**Durchgeführte Förderprogramme****Sofortprogramm**

In den Jahren 2002 bis 2004 hat der Zweckverband in Zusammenarbeit mit der DB Station & Service AG an 29 Stationen kleine Maßnahmen gefördert. An den einzelnen Stationen wurde das Wegeleitsystem zur Orientierung erneuert. Die Aufenthaltsqualität konnte durch die Aufstellung von Wetterschutzeinrichtungen verbessert werden. An allen Stationen wurde durch eine neue Farbgebung der Bauelemente der optische Eindruck aufgewertet. Komplett renoviert wurde das historische Empfangsgebäude in Bad Harzburg. Es vermittelt durch die neue Farbgebung in der Halle einen hellen, gepflegten Eindruck.

**Niedersachsen ist am Zug**

Seit dem Jahr 2003 werden im Rahmen des landesweiten Programms „Niedersachsen ist am Zug“ 32 Stationen modernisiert. Im Großraum Braunschweig werden die Stationen Helmstedt, Königslutter, Schandelah, Vechelde, Vöhrum und Goslar komplett neu gestaltet. Der Zweckverband Großraum Braunschweig unterstützt die Bauprojekte mit 1,1 Mio. Euro. Die Bahnsteige erhalten eine einheitliche Höhe von 76 Zentimetern. Damit besteht ein höhengleicher barrierefreier Einstieg in die Nahverkehrszüge, was allen Fahrgästen den Zugang in die Züge erleichtert. Die stark frequentierten Bahnhöfe erhalten zusätzlich Aufzüge. Die Bahnsteige erhalten einen neuen Bodenbelag mit integriertem Blindenleitstreifen, der künftig auch sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung auf dem Bahnhof erleichtert. Neu gestaltet werden auch die Beleuchtung, das Wegeleitsystem, die Lautsprecheranlage und die Zugzielanzeiger. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Stationen werden transparente Wetterschutzhäuser aufgestellt. Die Baumaßnahmen laufen noch bis Ende 2007.

Die Tabelle B3.3.1/1 gibt einen Überblick über die Infrastrukturausstattung der einzelnen Stationen. In der Tabelle B3.3.1/2 ist die barrierefreie Erreichbarkeit der Stationen im Hinblick auf den stufenfreien Zugang zur Station und die an der Station haltenden Fahrzeugtypen dargestellt. Folgende Abkürzungen wurden verwendet:

NiaZ – Niedersachsen ist am Zug,  
DOSTO – Doppelstockwagen,  
RSB – RegioStadtBahn, RZ – Reisezugwagen.

Die Tabelle B3.3.1/3 zeigt die Einwohnerzahlen im unmittelbaren Einzugsbereich der Stationen. Im 1 km Bereich ist die Station für den Kunden noch fußläufig zu erreichen. Eine Entfernung von 3 km zum Bahnhof ist für tägliche Fahrradpendler eine akzeptable Distanz. Das Fahrgastpotenzial im Einzugsbereich von 3 km kann durch das Bereitstellen von B+R-Plätzen eine verbesserte Anbindung an die Stationen erhalten.



Tabelle  
B3.3.1/1

## Stationsausstattung

Station	Empfangs- gebäude	Fahrkarten- verkauf	Notruf	Reise- bedarf	Schließ- fach	WC	ÖPNV	Bahnsteige	Bahnsteige mit Wetterschutz
Bad Harzburg	x	x		x	x	x	x	3	2
Baddeckenstedt							x	2	1
Börßum								1	1
Braunschweig Hbf	x	x	x	x	x	x	x	4	4
Braunschweig-Gliesmarode	x						x	2	0
Calberlah							x	2	2
Dettum							x	1	1
Frellstedt	x	x					x	2	1
Gifhorn		x				x	x	3	3
Gifhorn-Stadt						x	x	2	1
Goslar	x	x		x	x		x	3	3
Helmstedt	x	x		x		x	x	2	2
Jerxheim							x	1	1
Knesebeck								1	1
Königsutter	x	x		x		x	x	2	2
Langelsheim							x	2	2
Leiferde (b Gifhorn)							x	2	2
Lengede-Broistedt							x	2	2
Meine	x						x	1	0
Meinersen							x	2	2
Münchehof (Harz)							x	1	0
Neu Büddenstedt								1	1
Neudorf-Platendorf								1	1
Oker							x	2	2
Peine	x	x		x		x	x	2	2
Rötgesbüttel								1	1
Salzgitter Bad		x					x	2	2
Salzgitter-Immendorf								1	1
Salzgitter-Lebenstedt		x					x	1	1
Salzgitter-Ringelheim							x	4	3
Salzgitter-Thiede								2	2
Salzgitter-Watenstedt								1	1
Schandelah	x	x					x	2	2
Schladen (Harz)						x	x	2	2
Schönewörde								1	1
Schöningen	x	x						2	1
Schöppenstedt							x	2	1
Seesen	x	x				x	x	3	2
Söllingen (Braunschweig)								1	1
Triangel								1	1
Vecheide	x						x	2	2
Vienenburg	x	x		x			x	2	1
Vöhrum							x	2	2
Vorhop								1	1
Wahrenholz	x	x						2	0
Watenstedt							x	1	1
Weddel (Braunschweig)							x	1	1
Wittingen	x	x					x	2	0
Wolfenbüttel		x		x			x	2	2
Wolfsburg Hbf	x	x		x	x	x	x	3	3
Wolfsburg-Fallersleben								2	2
Woltwiesche								2	2

## Barrierefreie Erreichbarkeit der Stationen und eingesetzte Fahrzeugtypen Stand 2007

Tabelle  
B3.3.1/2

Station	Einstieghilfe	Stufenfrei	Aufzüge	Fahrzeuge	Planung
Bad Harzburg	möglich	x		VT 648 / VT 614/628 / VT 612/RZ	RSB
Baddeckenstedt		teilweise		VT 612 / RZ	
Börßum				VT 614/628	RSB
Braunschweig Hbf	x	teilweise	in Planung	alle genannten Typen	RSB
Braunschweig-Gliesmarode		teilweise		VT 614/628	
Calberlah		x		RZ	
Dettum		x		VT 614/628	RSB
Frellstedt		x		DOSTO / RZ	
Gifhorn		x	x	VT 614/628 RZ	RSB
Gifhorn-Stadt		x		VT 614/628	RSB
Goslar		x	in Umsetzung	VT 648 / VT 614/628 / VT 612 / RZ	RSB/NiaZ
Helmstedt		x	in Umsetzung	DOSTO / VT614/628 / RZ	NiaZ
Jerxheim		x		VT 614/628	
Knesebeck		x		VT 614/628	RSB
Königslutter		x	x	DOSTO / RZ	NiaZ
Langersheim		teilweise		VT 648	
Leiferde (b Gifhorn)		x		RZ	
Lengede-Broistedt		x		RZ	
Meine		x		VT 614/628	RSB
Meinersen		x		RZ	
Münchehof (Harz)		x		VT 648	
Neu Büddenstedt		x		VT 614/628	
Neudorf-Platendorf		x		VT 614/628	RSB
Oker				VT 648 / VT 614/628 / RZ	RSB
Peine		x	x	DOSTO	
Rötgesbüttel		x		VT 614/628	RSB
Salzgitter Bad		x		VT 648	
Salzgitter-Immendorf		x		VT 628	RSB
Salzgitter-Lebenstedt		x		VT 628	
Salzgitter-Ringelheim		teilweise		VT 612 / VT 648 / RZ	
Salzgitter-Thiede				VT 614/628	RSB
Salzgitter-Watenstedt		x		VT 614/628	RSB
Schandelah		teilweise		DOSTO / RZ	NiaZ
Schladen (Harz)		x		VT 614/628	RSB
Schönewörde		x		VT 614/628	RSB
Schöningen		x		VT 614/628	
Schöppenstedt		x		VT 614/628	RSB
Seesen		x		VT 648	
Söllingen (Braunschweig)		x		VT 614/628	
Triangel		x		VT 614/628	RSB
Vechede		x		DOSTO	NiaZ
Vienenburg		teilweise		VT 642 / VT 614/628 / VT 612	RSB
Vöhrum		x		DOSTO	NiaZ
Vorhop		x		VT 614/628	RSB
Wahrenholz		x		VT 614/628	RSB
Watenstedt		x		VT 614/628	
Weddel (Braunschweig)				DOSTO / VT 642 / RZ	
Wittingen		x		VT 614/628	RSB
Wolfenbüttel		x		VT 614/628	RSB
Wolfsburg	x	x	x	VT 642 / RZ	
Wolfsburg-Fallerleben				RZ / VT 642	
Woltwiesche		x		RZ	

Tabelle  
B3.3.1/3

## Einwohner im Einzugsbereich der Stationen

Station	1 km Bereich	3 km Bereich	Entfernung zur Ortsmitte im m
Bad Harzburg	2900	20300	600
Baddeckenstedt	16100	4800	300
Börßum	600	3800	1200
Braunschweig Hbf	16900	107200	1700
Braunschweig-Gliesmarode	18700	79200	2200
Calberlah	3300	6000	500
Dettum	0	2000	1650
Frellstedt	800	3300	1000
Gifhorn	1600	15000	3000
Gifhorn-Stadt	9600	28000	400
Goslar	7000	33300	400
Helmstedt	6900	23100	500
Jerxheim	100	1800	2500
Knesebeck	2300	3000	750
Königslutter	3700	11000	750
Langelsheim	3100	10300	1000
Leiferde	1900	3700	2000
Lengede - Broistedt	1600	14500	100
Meine	3200	5200	350
Meinersen	600	2800	4000
Münchehof (Harz)	1500	3200	500
Neu Büddenstedt	1600	2000	500
Neudorf-Platendorf	1300	2700	1800
Oker	4900	19500	200
Peine	7600	28100	0
Rötgesbüttel	2000	4600	500
Salzgitter Bad	11600	24800	0
Salzgitter-Immendorf	900	3400	300
Salzgitter-Lebenstedt	13600	49800	500
Salzgitter-Ringelheim	1600	4600	300
Salzgitter-Thiede	6200	13900	1200
Salzgitter-Watenstedt	600	3900	200
Schandelah	2000	3500	350
Schladen (Harz)	4000	5000	250
Schönewörde	800	4200	400
Schöningen	5700	13500	500
Schöppenstedt	4000	6200	500
Seesen	6200	14000	500
Söllingen	700	2200	250
Triangel	2100	7900	600
Vechede	4100	9500	550
Vienenburg	4200	7800	500
Vöhrum	5000	13400	700
Vorhop	600	1100	500
Wahrenholz	2200	4800	900
Watenstedt	600	1600	650
Weddel	3500	8100	350
Wittingen	2500	5800	1100
Wolfenbüttel	11700	45900	350
Wolfsburg Hbf	9000	44700	750
Wolfsburg-Fallerleben	6200	31800	500
Woltwiesche	2100	8700	500

## Haltestellen

### B3.3.2

Im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gibt es über 5000 Bushaltstellen. Die Infrastrukturausstattung und somit die Qualität der Haltestellen ist sehr unterschiedlich. Eine Übersicht über die Ausstattung der Haltestellen gibt die Tabelle B3.3.2. Im Vergleich zu der Ausstattung der Haltestellen bei Aufstellung des letzten Nahverkehrsplans ergaben sich in einigen Gemeinden positive Veränderungen. Die Städte Braunschweig, Peine, Salzgitter, Wolfenbüttel und Wolfsburg sowie die Gemeinden Baddeckenstedt, Cremlingen, Edemissen haben eine Vielzahl von Haltestellen modernisiert und in der Regel auch behindertengerecht ausgebaut.

In den Jahren 2006 und 2007 gab es im Land Niedersachsen ein Haltestellenprogramm, das speziell für Maßnahmen an Haltestellen gedacht war, wobei die Summe der Einzelmaßnahme nicht über 35.000 € liegen durfte. Aufgrund der Fülle der Anträge wurde den Antragstellern aber keine Förderung über 75 % bewilligt, sondern eine wesentlich geringere Quote. Im Jahr 2006 hat der Zweckverband Großraum Braunschweig die Förderung ergänzt, so dass alle Antragsteller den Eigenanteil auf 25 % belassen konnten.

Die Zielvorstellungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig waren schon in den letzten beiden Nahverkehrsplänen definiert, um eine funktional einheitliche Ausstattung der Haltestellen im Verbandsgebiet zu erreichen.



Tabelle  
B3.3.2

## Ausstattung der Haltestellen in den Kommunen

Gemeinde	Haltestellen gesamt	Wetterschutz	Wetterschutz transparent	Beleuchtung	Vitrine	Sitz- gelegenheit	Rück- meldung
<b>Stadt Braunschweig</b>	<b>800</b>	<b>200</b>	<b>130</b>	<b>130</b>	<b>130</b>	<b>200</b>	<b>x</b>
<b>Stadt Salzgitter</b>	<b>480</b>	<b>224</b>	<b>150</b>	<b>108</b>	<b>71</b>	<b>198</b>	
<b>Stadt Wolfsburg</b>	<b>535</b>	<b>39</b>	<b>215</b>	<b>136</b>	<b>167</b>	<b>230</b>	<b>x</b>
<b>Landkreis Gifhorn</b>	<b>963</b>	<b>360</b>	<b>94</b>	<b>137</b>	<b>11</b>	<b>303</b>	
Boldecker Land	46	20	1	5		17	
Brome	97	37	3	16		33	
Gifhorn	194	52	38	138	1	48	x
Hankensbüttel	85	34	1	9		36	
Isenbüttel	72	29	5	13		19	x
Meinersen	137	53	18	25		46	x
Papenteich	49	39	7		0	27	x
Sassenburg	62	32		11		22	
Wesendorf	74	39	26		10	18	x
Wittingen	113	47	9	16		49	
<b>Landkreis Goslar</b>	<b>960</b>	<b>314</b>	<b>128</b>	<b>176</b>	<b>60</b>	<b>358</b>	
Bad Harzburg	193	61	6	38		106	x
Braunlage	37	9	7	5		12	
Goslar	179	83	66	47	58	81	x
Langelsheim	76	34	12	5		33	x
Liebenburg	39	18	5			13	x
Lutter am Barenberge	45	17	2	9		13	
Oberharz	188	40	16	43	2	43	
Sankt Andreasberg	52	4	2	5		4	x
Seesen	109	28	9	19		30	x
Vienenburg	42	20	3	5		23	
<b>Landkreis Helmstedt</b>	<b>590</b>	<b>216</b>	<b>99</b>	<b>81</b>	<b>0</b>	<b>147</b>	
Büddenstedt	20	9	4	1		3	x
Grasleben	38	17	5	13	0	17	x
Heeseberg	39	17	4	4		12	
Helmstedt	155	24	18	36		29	
Königslutter	116	52	16	0	0	0	x
Lehre	40	24	13	6		24	
Nord-Elm	54	21	8	4		17	x
Schöningen	22	7	6	6		7	
Velpke	106	45	25	11		38	x
<b>Landkreis Peine</b>	<b>585</b>	<b>317</b>	<b>182</b>	<b>133</b>	<b>132</b>	<b>275</b>	
Edemissen	83	34	3	18	1	37	x
Hohenhameln	53	29	12	0	0	22	x
Ilsede	39	22	15	9	5	20	x
Lahstedt	38	7	3	6		6	x
Lengede	50	33	33	2	20	24	x
Peine	179	101	81	77	32	98	x
Vechelde	88	36	28	6	69	47	x
Wendeburg	55	30	7	15	5	21	x



### Fortsetzung Tabelle B3.3.2 Ausstattung der Haltestellen in den Kommunen

Gemeinde	Haltestellen gesamt	Wetterschutz	Wetterschutz transparent	Beleuchtung	Vitrine	Sitz- gelegenheit	Rück- meldung
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>	<b>671</b>	<b>321</b>	<b>174</b>	<b>225</b>	<b>101</b>	<b>254</b>	
Asse	50	21	6	2		18	
Baddeckenstedt	72	45	28	35	25	29	x
Cremlingen	64	23	3	4	2	16	
Oderwald	47	29	3	10		26	
Schladen	36	33	13	4	1	20	x
Schöppenstedt	48	28	12	8	0	27	x
Sicke	76	33	16	12	5	23	x
Wolfenbüttel	278	109	93	150	68	95	x
<b>gesamt</b>	<b>5584</b>	<b>1991</b>	<b>1172</b>	<b>1126</b>	<b>672</b>	<b>1965</b>	

## Verknüpfungen

### B3.4

Umsteigevorgänge zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln sind für Fahrgäste erforderlich, die ihr Ziel erst unter Inanspruchnahme mehrerer Nahverkehrsangebote erreichen können. Verknüpfungspunkte sind dabei besondere Haltestellen und Stationen, an denen mehrere Nahverkehrsangebote systematisch miteinander verknüpft werden. Diese systematische Verknüpfung bezieht sich insbesondere auf Taktverkehre. Ausnahmen bestehen teilweise in den Hauptverkehrszeiten und in Tagesrandlagen. Einen Überblick zur geografischen Verteilung der Verknüpfungspunkte im Verbandsgebiet zeigt die Karte B3.4.

Eine detaillierte Auskunft über die einzelnen systematischen Verknüpfungen gibt die folgende Tabelle B3.4. Sie beinhaltet alle im Verbandsgebiet bestehenden Systemanschlüsse zwischen den verschiedenen Nahverkehrsverbindungen sowie zwischen den Anschlüssen des Nahverkehrs zum Fernverkehr der Deutschen Bahn AG.

Karte  
B3.4

Verknüpfungspunkte – Bestand –



## Verknüpfungen im Großraum Braunschweig

Tabelle  
B3.4

Verknüpfung				zwischen			
Nr.	Verbandsmitglied	Haltestelle / Bahnhof	Art	Linie / KBS	in/aus Richtung	Linie / KBS	in/aus Richtung
<b>LK Gifhorn</b>							
1		Gifhorn, Bf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 300	Hannover
2		Gifhorn, Bf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 300	Wolfsburg
3		Gifhorn, Bf	Bus-Bahn	R 100/191 (Sa/So)	Wesendorf	KBS 300	Hannover
4		Gifhorn, Bf	Bus-Bahn	R 100/191 (Sa/So)	Wesendorf	KBS 300	Wolfsburg
5		Gifhorn, Rathaus	Bus-Bus	R 100	Wesendorf	R 170	Wolfsburg
6		Gifhorn, Steinweg	Bus-Bus	R 100	Wesendorf	Bus 191	Braunschweig
7		Gifhorn, Schillerplatz	Bus-Bus	R 140 (Mo-Sa)	Meinersen	Bus 191	Braunschweig
8		Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bahn	R 100/191 (Sa/So)	Wesendorf	KBS 115	Uelzen
9		Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bahn	R 100/191 (Sa/So)	Wesendorf	KBS 115	Braunschweig
10		Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bus	R 140	Meinersen	Bus 191	Braunschweig
11		Groß Schwülper, Schule	Bus-Bus	Bus 111	Gifhorn	R 480	Braunschweig
12		Wittingen, Bf	Bus-Bahn	R 120	Hankensbüttel	KBS 115	Braunschweig
13		Wittingen, Bf	Bus-Bahn	R 120	Hankensbüttel	KBS 115	Uelzen
<b>LK Goslar</b>							
14		Bad Harzburg, Bf	Bus-Bahn	R 820	Braunlage	KBS 353	Braunschweig
15		Bad Harzburg, Bf	Bus-Bahn	R 820	Braunlage	KBS 320	Hannover
16		Bad Harzburg, Bf	Bus-Bus	R 820	Braunlage	R 810	Goslar
17		Braunlage	Bus-Bus	R 820	Bad Harzburg	R 850	St. Andreasberg
18		Braunlage	Bus-Bus	R 820	Bad Harzburg	Bus 455	Walkenried
19		Braunlage	Bus-Bus	R 850	St. Andreasberg	Bus 455	Walkenried
20		Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 840	St. Andreasberg	R 830	Goslar
21		Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 840	St. Andreasberg	Bus 838	Seesen
22		Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 830	Goslar	Bus 838	Seesen
23		Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 830	Goslar	Bus 440	Osterode a. H.
24		Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Hahnenklee	KBS 353	Braunschweig
25		Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Cl.-Zellerfeld	KBS 353	Braunschweig
26		Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Cl.-Zellerfeld	KBS 320	Hannover
27		Neuwallmoden	Bus-Bus	R 650	Salzgitter-Bad	Bus 834	Langelsheim
28		Neuwallmoden	Bus-Bus	R 650	Seesen	Bus 834	Langelsheim
29		Seesen	Bahn-Bahn	KBS 354	Kreiensen	KBS 358	Braunschweig
30		St. Andreasberg	Bus-Bus	R 840	Clausthal- Zellerfeld	Bus 450	Bad Lauterberg
31		St. Andreasberg	Bus-Bus	R 850	Braunlage	R 840	Clausthal- Zellerfeld
32		St. Andreasberg	Bus-Bus	R 850	Braunlage	Bus 450	Bad Lauterberg
33		Vienenburg, Bf	Bahn-Bahn	KBS 353	Braunschweig	KBS 330	Bad Harzburg
34		Vienenburg, Bf	Bahn-Bahn	KBS 353	Braunschweig	KBS 330	Halberstadt
<b>LK Helmstedt</b>							
35		Helmstedt, Bf	Bus-Bahn	R 380	Wolfsburg	KBS 310	Braunschweig
36		Helmstedt, Bf	Bus-Bus	R 380	Wolfsburg	R 390	Süplingen

## Verknüpfungen im Großraum Braunschweig

### Fortsetzung Tabelle B3.4

Verknüpfung				zwischen			
Nr.	Verbandsglied	Haltestelle / Bahnhof	Art	Linie / KBS	in/aus Richtung	Linie / KBS	in/aus Richtung
<b>LK Peine</b>							
37		Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 530	Peine	KBS 313	Braunschweig
38		Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 640	SZ-Lebenstedt	KBS 313	Braunschweig
39		Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 640	SZ-Lebenstedt	KBS 313	Hildesheim
40		Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bus	R 640	SZ-Lebenstedt	R 530	Peine
41		Peine, Bf	Bus-Bahn	R 500	Edemissen	KBS 310	Hannover
42		Peine, Bf	Bus-Bahn	R 500	Edemissen	KBS 310	Braunschweig
43		Peine, Bf	Bus-Bahn	R 530	Lengede/Broistedt	KBS 310	Braunschweig
44		Peine, Bf	Bus-Bahn	R 530	Lengede/Broistedt	KBS 310	Hannover
45		Peine, Bf	Bus-Bahn	R 502	Hohenhameln	KBS 310	Braunschweig
46		Peine, Bf	Bus-Bahn	R 502	Hohenhameln	KBS 310	Hannover
47		Vechede, Bf	Bus-Bahn	R 450	Klein Gleidingen	KBS 310	Hannover
48		Vechede, Bf	Bus-Bahn	R 450	Sierße	KBS 310	Braunschweig
49		Vechede, Bf	Bus-Bahn	R 450	Klein Gleidingen	KBS 310	Braunschweig
50		Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Peine	KBS 313	Hildesheim
51		Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Peine	KBS 313	Braunschweig
52		Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Broistedt	KBS 313	Hildesheim
53		Woltwiesche, Bf	Bus-Bahn	R 530	Broistedt	KBS 313	Braunschweig
<b>LK Wolfenbüttel</b>							
54		Wolfenbüttel, Bf	Bus-Bahn	R 710	Winnigstedt	KBS 353	Braunschweig
55		Wolfenbüttel, Bf	Bus-Bahn	R 710	Winnigstedt	KBS 353	Vienenburg
56		Wolfenbüttel, Kormarkt	Bus-Bus	R 710	Winnigstedt	R 420	Braunschweig
<b>Stadt Braunschweig</b>							
57		Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 358	Seesen
58		Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 313	Hildesheim
59		Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 310	Magdeburg
60		Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 310	Helmstedt	KBS 310	Hannover
61		Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 358	Seesen	KBS 300	Berlin
62		Braunschweig, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 358	Seesen	KBS 310	Magdeburg
<b>Stadt Salzgitter</b>							
63		Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bahn	R 610	Lebenstedt	KBS 358	Braunschweig
64		Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bahn	R 650	Lutter	KBS 358	Braunschweig
65		Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bahn	R 860	Goslar	KBS 358	Braunschweig
66		Salzgitter-Bad, Bf	Bus-Bus	R 610	SZ-Lebenstedt	R 860	Goslar
67		SZ-Ringelheim, Bf	Bus-Bahn	R 650	Seesen	KBS 320	Hannover
68		SZ-Ringelheim, Bf	Bahn-Bahn	KBS 358	Braunschweig	KBS 320	Goslar
<b>Stadt Wolfsburg</b>							
69		Wolfsburg, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 300	Hannover	KBS 301	Stendal
70		Wolfsburg, Hbf	Bahn-Bahn	KBS 300	Gifhorn	KBS 300	Berlin
71		Wolfsburg, Hbf	Bus-Bahn	R 380	Helmstedt	KBS 301	Braunschweig
72		Wolfsburg, Hbf	Bus-Bus	R 380	Helmstedt	R 230	Braunschweig

## Verknüpfung mit dem Individualverkehr

B3.5

### P+R

B3.5.1

Park+Ride-Anlagen sollen Autofahrer dazu bewegen, zumindest einen Teil ihres Weges mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. An den Stationen im ländlichen Raum ist das Auto vielfach die einzige akzeptable Möglichkeit, den nächsten Bahnhof zu erreichen, vor allem wenn die Entfernung vom Wohnort zum Bahnhof über der noch fahrradfreundlichen Distanz von ca. 3 Kilometern liegt.

In der Region Braunschweig sind Park+Ride-Anlagen in erster Linie an den schienengebundenen Zugangsstellen des öffentlichen Personennahverkehrs zu finden. An allen Haltepunkten und Bahnhöfen gibt es insgesamt 2481 Plätze (siehe Tabelle B3.5.1), die in der Regel kostenlos zur Verfügung stehen. An den Stationen Braunschweig, Gifhorn, Goslar, Salzgitter-Bad, Peine und Wolfsburg gibt es zusätzlich noch Kurzzeitparkplätze.

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

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2003-2007 wurden an den Stationen Baddeckenstedt, Salzgitter-Bad, Salzgitter-Ringelheim, Wolfenbüttel, Wolfsburg-Fallersleben, Vechelde und Vöhrum die P+R-Anlagen erweitert. Die Verknüpfung zwischen dem Individualverkehr und den Schienenstrecken wird in einigen Relationen immer stärker nachgefragt, so dass an einigen Standorten ein weiterer Ausbau erforderlich wird. An der stark nachgefragten Strecke Braunschweig – Hannover sind bereits weitere P+R-Flächen in Vechelde und Vöhrum in Planung. Auch an der Strecke Wolfsburg - Hannover sind in Gifhorn und Meinersen Erweiterungen der P+R-Fläche notwendig. Für die Bahnhöfe Gifhorn, Meinersen und Vechelde wurden bereits für das Jahr 2008 Förderanträge bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen gestellt.



## B3.5.2

## B+R

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

Die Tabelle B3.5.1 P+R/B+R Bestand und Analyse gibt einen Überblick über die Situation an den Bahnhöfen und Haltepunkten. An vielen Stationen im Großraum Braunschweig sind die Fahrradabstellanlagen in einem nicht funktionsgerechten Zustand. Bei der Qualität von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen im ländlichen Raum gibt es einen erheblichen Nachhol- und Handlungsbedarf. Der Anteil von Fahrradabstellanlagen ohne Rahmenanschließmöglichkeit ist hoch. Überdachungen für Bike+Ride-Anlagen werden nur relativ selten angeboten. Der Nutzer bewertet den Schutz vor Diebstahl jedoch wesentlich höher als einen zuverlässigen Wetterschutz. Die Möglichkeit, das Fahrrad vandalismus- und diebstahlsicher einzuschließen oder bewacht abzustellen, ist, bis auf die Fahrradstation in Braunschweig, noch nicht im ausreichendem Maß gegeben. Dieser Zustand ist dringend verbesserungsbedürftig.

Bei allen Maßnahmen an Bahnhöfen, die während der Laufzeit des ersten und zweiten Nahverkehrsplans umgesetzt wurden, wurden Bike+Ride-Plätze ausgewiesen. Hierbei wurde darauf geachtet, dass nur Abstellanlagen mit sogenannten Fahrradbügeln, an denen ein Abschließen des Fahrradrahmens möglich ist, installiert wurden. Auch eine Überdachung der Fahrradabstellplätze wurde umgesetzt. An einigen Stationen wurden Fahrradboxen oder gemeinschaftliche, abschließbare Sammelanlagen eingerichtet. Vorreiter für die Einrichtung von Fahrradständern an StadtBahn und Bushaltestellen sind die Städte Braunschweig und Wolfenbüttel.



## P+R/B+R

Tabelle  
B3.5.1

Station	P+R	B+R	Boxen	überdacht	nicht funktionsgerecht	Bemerkungen
Bad Harzburg	40	12			12	
Baddeckenstedt	20	47	6			
Börßum	18	64		40	64	
Braunschweig Hbf	579	750		500		23 Standorte mit 240 Plätzen geplant
Braunschweig-Gliesmarode	0	13				
Calberlah	10	8			8	
Dettum	10	52	8	44		
Frellstedt	24	32			32	
Gifhorn	75	90		90		
Gifhorn-Stadt	10	44			44	
Goslar	100	72	10			
Helmstedt	122	112	56	56		
Jerxheim	0	0				
Knesebeck	0	10			10	
Königsutter	24	51		51	19	
Langelshiem	30	17				
Leiferde (b Gifhorn)	18	40			40	
Lengede-Broistedt	60	53		33		
Meine	5	20				
Meinersen	36	26		26		
Münchehof (Harz)	0	0				
Neu Büddenstedt	0	0				
Neudorf-Platendorf	0	0				
Oker	10	9				
Peine	200	340				
Rötgesbüttel	5	5				
Salzgitter Bad	64	10		10		
Salzgitter-Immendorf	0	0				
Salzgitter-Lebenstedt	30	30		30	30	
Salzgitter-Ringelheim	67	68			68	
Salzgitter-Thiede	0	0				
Salzgitter-Watenstedt	4	0				
Schandelah	41	67		21		
Schladen (Harz)	47	123	19	104		
Schönewörde	0	0				
Schöningen	5	0				
Schöppenstedt	33	42		42	42	
Seesen	63	46	8	12	32	
Söllingen (Braunschweig)	0	6			6	
Triangel	0	6			6	
Vechede	53	28		28		
Vienenburg	60	22			22	
Vöhrum	106	144	44	80		
Vorhop	0	34			34	
Wahrenholz	0	22			22	
Watenstedt	0	0				
Weddel (Braunschweig)	12	65	48	17		
Wittingen	8	18		15	18	
Wolfenbüttel	153	100		70		
Wolfsburg Hbf	280	200			50	25 Boxen geplant
Wolfsburg-Fallerleben	39	20				teilweise nicht funktionsgerecht
Woltwiesche	20	53	12	53		
<b>Gesamtzahl Stellplätze</b>	<b>2481</b>	<b>2971</b>	<b>211</b>	<b>1322</b>	<b>559</b>	

Der Vertrieb von Fahrausweisen wird derzeit von den Verkehrsunternehmen unterschiedlich geregelt. Der Fahrscheinverkauf wird von den Busunternehmen über Vorverkaufsstellen und im Fahrzeug angeboten. Die Einführung des Verbundtarifs brachte keine Änderungen an den bestehenden stationären Vorverkaufsstellen vor Ort. Verbesserungen bei den Busunternehmen gab es durch die Ausstattung aller Fahrzeuge mit Fahrscheindruckern, die den Verkauf des ganzen Verbundsortiments ermöglichen. Bis auf die Wolfsburger Verkehrs GmbH sind bei allen Busunternehmen auch Mehrfahrtenkarten direkt beim Fahrer im Fahrzeug erhältlich.

Vorverkaufsstellen der Busunternehmen gibt es in folgenden Orten: Die Mobilitätszentrale des BSVAG in der Braunschweiger Innenstadt und im der Servicestelle am Bahnhof, die Servicestelle der WVG am Zentralen Omnibusbahnhof in Wolfsburg und der M-Punkt im Bahnhof. In den Städten Braunschweig und Wolfsburg wird der Vorverkauf von Fahrscheinen zusätzlich über ein Netz von privaten Vorverkaufsstellen (z. B. Kiosken) ergänzt. Die KVG unterhält Kundencenter in Wolfenbüttel, Salzgitter-Lebenstedt, Bad Harzburg und Braunlage und private Verkaufsstellen in Salzgitter-Bad und Wolfenbüttel. Die RBB-Servicenter befinden sich in den Bahnhöfen Goslar und Peine. Im Verkehrsgebiet der VLG sind bei allen beauftragten Busunternehmen Servicestellen eingerichtet. Darüber hinaus gibt es noch die VLG-Servicestelle in Gifhorn. Außerdem gibt es noch in den Orten Wedtlenstedt (KVM), Hornburg und Velpke (VB Bachstein) Vorverkaufsstellen.

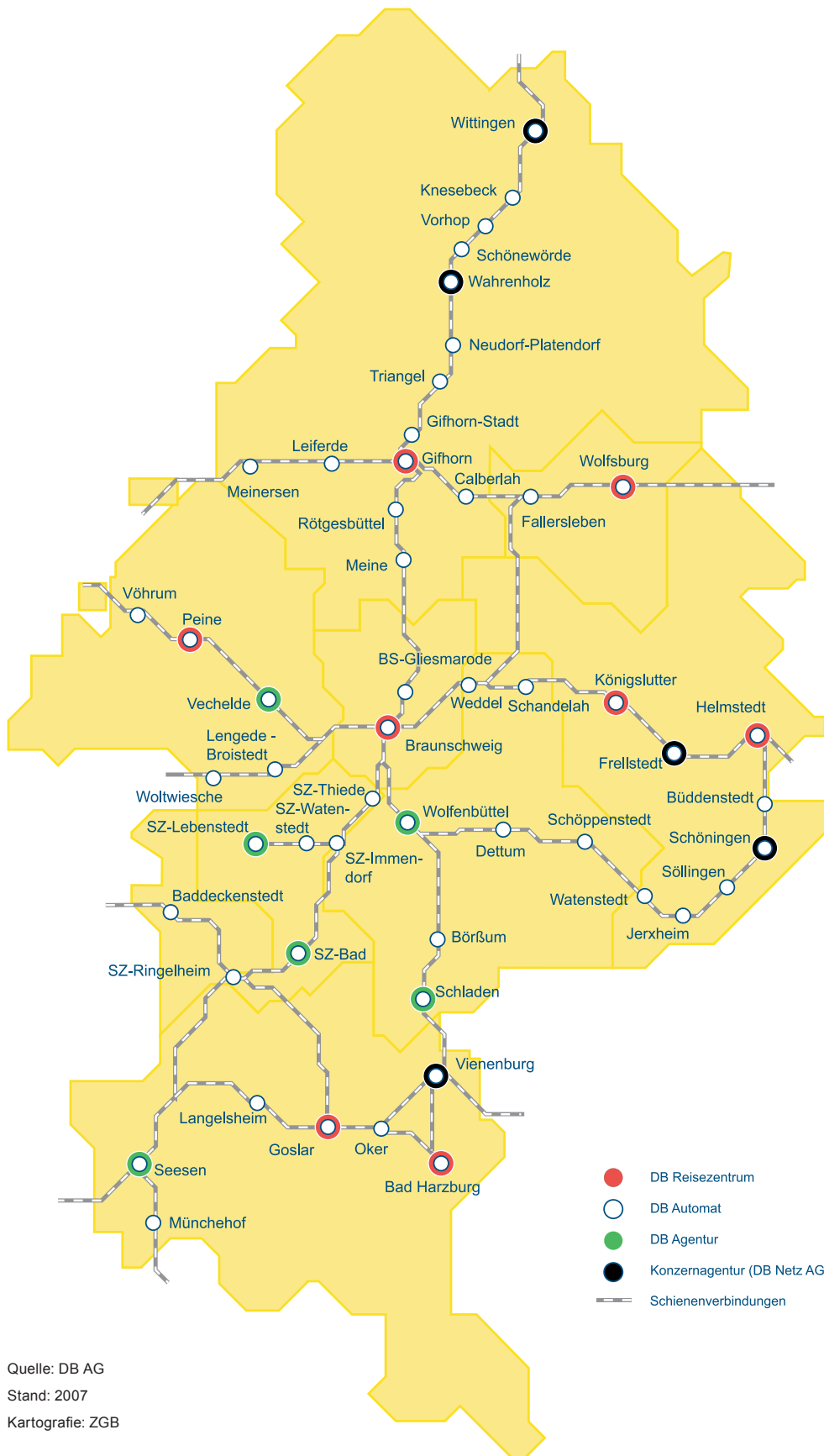
Die DB AG wickelt den Vorverkauf von Fahrausweisen für den Nahverkehr (auch Verbundfahrausweise) und den Fernverkehr über Agenturen oder Reisezentren in den Bahnhöfen sowie über Reisebüros ab. Weiterhin gibt es an allen Stationen Fahrscheinautomaten, die einen Fahrausweiskauf vor Ort ermöglichen. Der Vertrieb wird nach bundeseinheitlichen Vorgaben über die DB Vertrieb durchgeführt. In der Vergangenheit gab es Schließungen von Fahrkartenausgaben oder drastische Reduzierungen der Schalteröffnungszeiten. Es wurde mit der DB AG vereinbart, dass Veränderungen im Vertrieb nur mit Zustimmung des Aufgabenträgers möglich sind. Um zu verhindern, dass jeder Standort einzeln bewertet wird, und unterschiedliche Kriterien zugrunde gelegt werden, wurde gemeinsam ein Vertriebskonzept entwickelt. Hierdurch werden die Standorte der Reisezentren und die Öffnungszeiten festgelegt und können nur im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verändert werden.

Reisezentren gibt es in Braunschweig, Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfsburg. Dazu gibt es noch DB-Agenturen in Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt, Schladen, Seesen, Vechelde und Wolfenbüttel. In Bad Harzburg wird seit April 2007 ein DB Service Store betrieben. Bei diesem Konzept werden nicht nur Fahrkarten verkauft, sondern auch Reisebedarf wie Getränke, Snacks und Zeitschriften angeboten.

Ein Überblick über die unterschiedlichen Vertriebswege an den Stationen gibt die Karte B4.



## Vertriebsnetz DB

Karte  
B4

Quelle: DB AG  
Stand: 2007  
Kartografie: ZGB

## B5 Kundeninformation und -service

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

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

### B5.1

#### Informationsstellen

##### Servicecenter

Servicecenter der Busunternehmen existieren derzeit nur in größeren Städten. Hierbei handelt es sich um die Servicestellen der BSVAG in der Braunschweiger Innenstadt und am Bahnhof und die Servicestelle der WVG am Zentralen Omnibusbahnhof in Wolfsburg. Die WVG übernimmt außerhalb der Öffnungszeiten des M-Punktes in Wolfsburg dessen Aufgabe. Die KVG unterhält Kundencenter in Wolfenbüttel, Salzgitter-Lebenstedt, Bad Harzburg und Braunlage und private Verkaufsstellen in Salzgitter-Bad und Wolfenbüttel. Die RBB-Servicecenter befinden sich in den Bahnhöfen Goslar und Peine. Im Verkehrsgebiet der VLG sind bei allen beauftragten Busunternehmen Servicestellen eingerichtet. Darüber hinaus gibt es noch die VLG-Servicestelle in Gifhorn. Außerdem gibt es noch die Reisezentren und Agenturen der DB AG. Reisezentren befinden sich in Braunschweig, Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfsburg. DB-Agenturen sind Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt, Seesen und Wolfenbüttel. Weiterhin gibt es in Bad Harzburg einen DB ServiceStore, der neben dem Fahrkartenverkauf auch eine Kioskfunktion hat. Der Umfang der Öffnungszeiten ist vom jeweiligen Standort abhängig und den örtlichen Gegebenheiten angepasst.

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

## Mobilitätszentralen

Im Großraum Braunschweig gibt es derzeit in Braunschweig und Wolfsburg Mobilitätszentralen, die nicht nur Informationen über das Fahrplanangebot und die Tarife geben, sondern auch über Veranstaltungen und touristische Ziele informieren. Auch der Ticketvorverkauf wird über die Mobilitätszentralen angeboten. Die Einrichtung von weiteren Mobilitätszentralen in weiteren Städten konnte trotz eines vom Zweckverband Großraums Braunschweig initiierten Förderprogramms nicht realisiert werden.

## Ortsunabhängige Information

B5.2

Für den Busbereich gibt es von jedem Unternehmen für jede Linie einzelne Linienflyer. Eine Ausnahme dazu ist die VLG, die aus unternehmerischen Gründen bedingt durch eine starke Verknüpfung der Linien insbesondere im Schülerverkehr an der Ausgabe von Fahrplanbüchern festhält. Das Erscheinungsbild und das Format ist einheitlich. Die Fahrplantabelle, die eigentliche Information, wurde in den letzten Jahren vereinheitlicht. Die Fahrpläne müssen vom Fahrgast beim Verkehrsunternehmen abgeholt oder angefordert werden. In den Jahren 2004 bis 2006 gab es einen einheitlichen Verbundfahrplan, wobei das Gesamtwerk aus acht Teilbänden in einem Schuber bestand. Nach den Erfahrungen der Verkehrsunternehmen wurde das Fahrplanbuch nur in einigen Teilbereichen (Gifhorn, Goslar und Wolfsburg) nachgefragt. In diesem Bereichen gibt es auch weiterhin Fahrplanbücher. Die Fahrplanbücher werden in der Regel gegen eine Schutzgebühr veräußert. Der Trend bei den Informationsmedien entwickelt sich in Richtung Linienflyer und Fahrplanauskunft über das Internet.

Die meisten Verkehrsunternehmen bieten auf den Unternehmensseiten im Internet auch die Möglichkeit auf die Fahrpläne bzw. aktuelle Fahrplanänderungen zuzugreifen.

Zusätzlich sind alle Fahrpläne streckenbezogen unter der Internetadresse [www.vrb-online.de](http://www.vrb-online.de) abrufbar. Durchschnittlich werden hier 11.000 Fahrpläne im Monat angefordert.

Die DB AG gibt neben dem bundesweiten Kursbuch ein regionales Heft für Niedersachsen heraus. Für die einzelnen Kursbuchstrecken werden zusätzlich streckenbezogene Fahrpläne herausgegeben, die zum Fahrplanwechsel 2005/2006 durch Initiative des Zweckverbandes Großraum Braunschweig ein neues Erscheinungsbild erhielten. Die Streckenfahrpläne sind kostenlos in den Fahrkartenausgaben und bei den Gemeinden erhältlich.

## Elektronische Fahrplanauskunft (Internet)

Ein Schritt in die Richtung einer umfassenden Fahrplanauskunft wurde bereits vor einigen Jahren getan. Die Braunschweiger Verkehrs-AG hat in Abstimmung mit den anderen Verkehrsunternehmen mit der Integration der Fahrplandaten der Region in die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) umgesetzt. Die elektronische Fahrplanauskunft hat die Internetadresse [www.efa.de](http://www.efa.de). Die niedersachsenweite Pflege und Bereitstellung der Daten durch die Connect GmbH wird vom Zweckverband Großraum Braunschweig finanziell unterstützt. Das Auskunftsmedium EFA hat sich für die Region Braunschweig als Alternative zum gedruckten Fahrplan entwickelt. Durchschnittlich werden pro Monat 500.000 Auskünfte abgerufen.

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

### B5.3

#### Information an den Zugangsstellen

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

### B5.4

#### Information in den Fahrzeugen

Die Kundeninformation über Anzeige und/oder Ansage der nächsten Haltestelle in den Fahrzeugen wird bei den einzelnen Verkehrsunternehmen unterschiedlich gehandhabt. Von keiner Information bis zu optischen Anzeigen und akustischen Ansagen ist alles vorhanden. Für den Kunden ist in vielen Bereichen die örtliche Orientierung nicht möglich. So ist z. B. bei Fahrten mit Bussen, die keine automatische Ansage der nächsten Haltestelle haben für ortsunkundige Personen immer mit der Frage verbunden, ob die als Fahrtziel gewählte Haltestelle vom Fahrer angesagt wird.

### B5.5

#### Kundeninformation der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH

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

Diese Praxis ist für einfachere Tarifauskünfte pragmatisch und ausreichend. Weitergehende Auskünfte (z. B. Anschlussfahrtscheine) sind für den Kunden nur mit intensiven Vorkenntnissen und gezielter Nachfrage erhältlich.

Antworten für komplexere Anfragen oder Probleme sowie Auslegungsfragen bei der Anwendung des Tarifs werden im Arbeitskreis Tarif des VRB bearbeitet und beantwortet. Dazu gehört auch, dass Kunden bei speziellen Anliegen an das richtige Verkehrsunternehmen weiter vermittelt werden. Alle in Kundenkontakt stehenden Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen haben ein Tarifhandbuch, welches jährlich bzw. bei Änderungsbedarf aktualisiert wird. In diesem Buch wird die einheitliche Linie zur Anwendung des Verbundtarifs vorgegeben.

Um eine gemeinsame Kundeninformation des Verbundtarifs für die Fahrgäste anzubieten werden Informationsmaterialien und Werbeaktionen über den Arbeitskreis Marketing koordiniert.

## Analyse von Kundeninformation und -service

### B5.6

Die derzeitige Situation von Kundeninformation und -service (siehe B5.1 – B5.5) entspricht nicht den Anforderungen an eine moderne Dienstleistung. Vorhandene Informationen müssen verstärkt vernetzt werden. Durch das Internet wurde das Informationsspektrum insgesamt auf eine breitere Basis gestellt. Die Fahrpläne sind über die Homepage des Verbundtarifs Region Braunschweig aktuell abrufbar. Es gibt auch weiterhin zielgruppenspezifische Informationsmaterialien. Die Kundenbetreuung des Verbundes bedarf noch weiterer Verbesserungen in Bezug auf die Vernetzung von Auskünften. Auch die Informationsqualität an den Zugangsstellen und in den Fahrzeugen ist weiter auszubauen. Ein besonderer Punkt ist hier auch der Einsatz von Informationsmöglichkeiten für Menschen mit eingeschränkter Sehkraft und die Kommunikation über die barrierefreie Erreichbarkeit der Zugangsstellen und Fahrzeuge.







**A Ausgangslage und Aufstellungsverfahren**

**B Bestand und Analyse**

**C Ziele und Maßnahmen**

**D Tarife**

**E Kosten- und Finanzierungsübersicht**

## C Ziele und Maßnahmen

### C1 Entwicklungsziele und Abschätzung des zukünftigen ÖPNV-Verkehrsaufkommens

#### C1.1 Entwicklungsziele des Landes, des Zweckverbandes und der Gebietskörperschaften für den ÖPNV

##### C1.1.1 Entwicklungsziele des Landes

Die Entwicklungsziele des Landes für den ÖPNV sind im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz sowie im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen Entwurf 2006 (LRÖP) niedergelegt.

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

#### Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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



Für das Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr ist durch § 3 NNVG festgelegt, dass das Bedienungsangebot nach dem Fahrplan 2001/2002 Grundlage für die Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs mit Eisenbahnen (Schienenpersonennahverkehr) ist soweit diese Leistungen nach den Berechnungsgrundlagen des ersten Gesetzes zur Änderung der RegG vom 26.06.2002 als bedarfsgerecht gelten.

**Landesraumordnungsprogramm (LROP),  
Kapitel 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr**

- (01) Der Schienenverkehr soll sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr verbessert und so entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann; dies gilt auch für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Das Eisenbahnnetz soll in allen Landesteilen erhalten und auf ein sicheres, leistungsfähiges, dem Stand der Technik entsprechendes und den Dienstleistungsanforderungen gerecht werdendes Niveau gebracht werden. Durch den Bau zusätzlicher Gleise sollen der schnelle und der langsame Verkehr entmischt werden. Höhengleiche Bahnübergänge sollen beseitigt werden.

- (02) Die Angebotsqualität im Personenverkehr soll durch ein abgestimmtes und vertaktetes System von Fern-, Regional- und Nahverkehrszügen weiter erhöht werden.

Die Erreichbarkeit der Oberzentren, der Mittel- und Grundzentren mit hohem Fahrgastaufkommen sowie der Umsteigebahnhöfe soll verbessert werden.

**Entwicklungsziele des ZGB**

**C1.1.2**

Die Entwicklungsziele des Zweckverbandes Großraum Braunschweig für den ÖPNV sind im Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogrammes (RROP) Entwurf 2007 formuliert.

**RROP, Kapitel IV, 1.2 ÖPNV**

- (1) Der ÖPNV soll der Bevölkerung bedarfsgerecht zur Verfügung stehen. Je nach örtlicher Situation sind Linienverkehre oder flexible Bedienungsformen vorzusehen. Schnelle, möglichst umsteigefreie, direkt geführte Linien mit wenig Halten sollen Aufkommenschwerpunkte und die Zentren im Großraum Braunschweig miteinander verbinden. Das regionale ÖPNV-Netz wird durch das im Personennahverkehr regional bedeutsame Schienennetz und RegioBuslinien gebildet.
- (2) Die Infrastruktur des ÖPNV auf Schiene und Straße soll dem verkehrsstrukturellen Leitbild der umweltgerechten Mobilitätsbewältigung entsprechen und nach den Festlegungen des Nahverkehrsplans für den Großraum Braunschweig gesichert und entwickelt werden.

**RROP, Kapitel IV, 1.3 Schienenverkehr**

- (1) Entsprechend den Festlegungen des Nahverkehrsplans für den Großraum Braunschweig und den übergeordneten Vorgaben des Bundes und des Landes soll das Schienennetz gesichert und entwickelt werden.
- (2) Die Haupteisenbahnstrecken, sonstige Eisenbahnstrecken sowie die Abschnitte der Regio-StadtBahn in Braunschweig, Gifhorn und Salzgitter bilden das regional und überregional bedeutsame Schienennetz und sind entsprechend als „Vorranggebiete“ in der Zeichnerischen Darstellung des RROP festgelegt. Die meisten dieser Strecken dienen auch dem Regionalverkehr und sind entsprechend gekennzeichnet. Die Bahnhöfe mit Fernverkehrsfunktionen, die Bahnhöfe mit Verknüpfung zu RegioBussen und die Haltepunkte sollen den Zugang zum regional und überregional bedeutsamen Schienennetz gewährleisten und sind entsprechend als „Vorranggebiete“ in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Ergänzt wird das Schienennetz um das Stadtbahnsystem in Braunschweig und um Anschlussgleise für Industrie und Gewerbe. Diese werden als „Vorranggebiet Stadtbahn“ und als „Vorranggebiet Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe“ in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.
- (3) Das RegioStadtBahn-Netz soll in der ersten Ausbaustufe die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des schienengebundenen ÖPNV nachhaltig verbessern und ist als „Vorranggebiet RegioStadtBahn“ in der Zeichnerischen Darstellung des RROP festgelegt bzw. in das Netz der Haupt- und sonstigen Eisenbahnstrecken mit Regionalverkehr integriert.
- (4) Das RegioStadtBahn-Netz soll in weiteren Ausbaustufen die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des schienengebundenen ÖPNV – sofern verkehrswirtschaftlich tragfähig – weiter steigern und ist in der Zeichnerischen Darstellung des RROP als „Vorbehaltsgebiet Regio-StadtBahn“ bzw. als „Vorbehaltsgebiet Sonstige Eisenbahnstrecke (mit Regionalverkehr)“ festgelegt. Die zu diesen sonstigen Strecken gehörenden Bahnhöfe mit Fernverkehrsfunktionen, mit Verknüpfung zu RegioBussen und die Haltepunkte sollen den Zugang zum regional bedeutsamen Schienennetz gewährleisten und sind entsprechend als Vorbehaltsgebiete in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Ergänzt wird dieses Netz um die geplante Erweiterung des Stadtbahnsystems in Braunschweig, die als „Vorbehaltsgebiet Stadtbahn“ in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt ist.

**RROP, Kapitel IV, 1.5 Fahrradverkehr**

Die Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen in Radverkehrskonzepten besonders berücksichtigt werden. Sie sollen verkehrssicher, gefahrlos und möglichst umwegfrei erreichbar sein.

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

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

## **Attraktivitätssteigerung des ÖPNV**

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

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

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

### **Steigerung der Qualität**

Für die Attraktivitätssteigerung und Anhebung des ÖPNV-Anteil ist ein Maßnahmenkonzept zu berücksichtigen, das in Kapitel C2 weiter ausgeführt wird. Letztendlich soll das Maßnahmenkonzept auch dem übergeordneten Ziel dienen:

### **Entlastung der Umwelt**

Mit der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie (EG-RL 96/62) und deren Tochtrichtlinien werden Luftqualitätsziele zur Vermeidung bzw. Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt in allen Mitgliedsstaaten der EU festgelegt. Durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der 22. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (22. BImSchV) wurden diese Richtlinien in nationales Recht umgesetzt. Schon vor in Krafttreten dieser Richtlinien und Gesetze war der Nutzen des ÖPNV für die Luftqualität bekannt.

Gemessen und zur Beurteilung herangezogen werden aktuell Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffoxide (NO<sub>2</sub>). Studien kommen zu dem Ergebnis, dass die PM<sub>10</sub>-Immissionen mit einem Anteil von ca. 30 - 40% durch den Verkehr in der Straße verursacht werden. Die PM<sub>10</sub>-Verkehrsimmissionen resultieren zu ca. 20% aus den Auspuffabgasen und zu ca. 80% aus Kfz-bedingtem Abrieb, Verschleppung und dem aufgewirbelten Straßenstaub. Der Straßenstaub wiederum resultiert zu max. 2/3 aus Straßenabrieb. Der Rest ergibt sich aus dem Reifen- und Bremsabrieb der durchfahrenden Fahrzeuge sowie durch sonstige Verschmutzungen (Schmutz durch Reifen, Abwehung von Ladungen etc.). Dabei liefern die Lkw-Anteile einen überproportionalen Beitrag zu den PM<sub>10</sub>-Immissionswerten.

Bei den Stickstoffoxiden trägt der Straßenverkehr wesentlich zur Belastung bei. Dies resultiert aus der direkten Herkunft des NO<sub>2</sub> aus dem fahrzeugbedingten Ausstoß der Kraftfahrzeuge. Der Vorläuferstoff NO, welcher zu NO<sub>2</sub> oxidiert wird, entsteht in erster Linie durch Verbrennungsprozesse, hier die der Kraftfahrzeugmotoren. Von besonderem Interesse sind in diesem Fall Dieselfahrzeuge, da die von ihnen verursachten NO<sub>2</sub>-Immissionen technisch bedingt ca. 8-mal so hoch liegen wie die von Ottomotoren.

Durch die Umsetzung der im Nahverkehrsplan genannten Ziele und Maßnahmen soll eine Verlagerung von Fahrten vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr erfolgen, um eine nachhaltige Verminderung bzw. Vermeidung von Kfz-Verkehr und zu einer verbesserten Luftqualität zu erreichen. Mit den Maßnahmen werden auch Luftreinhaltepläne und Aktionspläne, die von den Kommunen aufzustellen sind, unterstützt.

Auch der ÖPNV selbst hat seinen Anteil an einer verbesserten Luftqualität beizutragen, indem z. B. die eingesetzten Fahrzeuge den technischen Möglichkeiten entsprechend mit umweltschonender Technik ausgerüstet werden.

### C1.1.3

## Entwicklungsziele der Gebietskörperschaften

Entwicklungsziele der Gebietskörperschaften für den ÖPNV sollten in Verkehrsentwicklungsplänen aufgeführt werden. Der Begriff „Verkehrsentwicklungsplanung“ steht für die integrierte Behandlung aller Verkehrsarten in Planungskonzepten. Dies beinhaltet die gleichzeitige und gleichberechtigte Betrachtung der verschiedenen Verkehrsarten bei Mängelanalyse und Maßnahmenkonzepten. Verkehrsentwicklungsplanung bedeutet aber auch, durch politische Zielvorgaben Gewichte zu setzen, so dass Entwicklungsprozesse rechtzeitig und zielorientiert beeinflusst werden können. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, ein Zielkonzept zu entwickeln, zu diskutieren, zu begründen und durch eine politische Willensbekundung bekräftigen zu lassen. Das Zielkonzept bildet den Handlungsrahmen zur Gestaltung und Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur, der durch die einzelnen Fachplanungen für jede Verkehrsart bestmöglich umgesetzt werden muß. Die Aussagen des Fachplanes ÖPNV sollten sich im Nahverkehrsplan wiederfinden.

Es liegen keine aktuell gültigen Verkehrsentwicklungspläne für den ÖPNV vor, so dass hier keine weiteren Angaben gemacht werden können.

### C1.1.4

## Bundesverkehrswegeplan

Für die Region Großraum Braunschweig ist der im Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgeführte zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen (Löhne -) Hildesheim/Groß Gleidingen – Braunschweig (Ifd. Nr. 7 der laufenden und fest disponierten Vorhaben des vordringlichen Bedarfs Schiene) sowie Braunschweig - Wolfsburg (Weddeler Schleife) (Ifd. Nr. 9 des weiteren Bedarfs Schiene) bedeutsam.

In der Laufzeit des Nahverkehrsplans soll der Abschnitt Hildesheim – Groß Gleidingen zweigleisig ausgebaut werden.

## Abschätzung des künftigen ÖPNV-Verkehrsaufkommens

C1.2

### Verkehrliche Grundannahmen und Demografische Entwicklung

C1.2.1

Aus Verkehrsuntersuchungen und Zeitreihen ist ablesbar, dass die durchschnittliche Anzahl der Fahrten und Wege pro Person bei rund 1.000 pro Jahr und damit bei ca. drei pro Tag liegen. Diese Anzahl hat sich über die Jahre als weitgehend stabil erwiesen. Durch Zeitreihen ist auch ablesbar, dass die Länge der Fahrten und Wege im Laufe der Zeit immer weiter zugenommen hat und dass diese längeren Fahrten und Wege immer häufiger mit motorisierten Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Hauptverkehrsmittel ist in diesem Fall der Pkw. Diese Entwicklung ergibt sich u.a. aus der Situation, dass die Stadt-Umland-Wanderung noch anhält und Personen aus den Zentren in die nähere Umgebung umziehen, aber ihre Aktivitäten in der Stadt teilweise beibehalten. Neben dieser Entwicklung wirkt sich auch die höhere Pkw-Verfügbarkeit aus. Die Pkw-Verfügbarkeit wird hauptsächlich bei den älteren, nicht mehr arbeitenden Personen und den Frauen weiter zunehmen und damit insgesamt weiter steigen.

Weiter wird sich in den nächsten Jahrzehnten der Bevölkerungswandel sowohl bundesweit als auch in der Region als gravierende Einflussgröße zeigen. Die Prognose für den Zweckverband Großraum Braunschweig sagt voraus, dass die Region bis zum Jahr 2030 über 30.000 Einwohnerinnen und Einwohner verlieren wird.

Entscheidend ist aber vor allem, dass sich der Altersaufbau der Bevölkerung verschiebt: die Zahl der älteren Menschen steigt, die der Jüngeren nimmt ab. Kommen auf eine Person über 60 Jahre heute zwei Personen unter 40 Jahre, so wird es 2030 nur noch ein Unter-40-Jähriger sein.

Trotz dieses Bevölkerungswandels ist davon auszugehen, dass auch weiterhin vor allem junge Familien aus den Städten in das Umland ziehen. Durch diese Stadt-Umland-Wanderung verlieren die städtischen Kerne an Bevölkerung, während die Gemeinden im suburbanen Raum wachsen. Gleichzeitig verlieren auch die Gemeinden in den ländlichen Räumen am Rande der Region Einwohnerinnen und Einwohner.



### Entwicklung des Verkehrsaufkommens

C1.2.2

Der Vergleich der aktuellen Verkehrsdaten des regionalen Verkehrs im Verbandsgebiet (Stand 2006) mit den Daten aus dem WVI-Gutachten „Integriertes regionales Verkehrskonzept für einen um den Landkreis Goslar erweiterten Planungsraum“ (Stand 1996) zeigt, dass das Gesamtverkehrsaufkommen nahezu gleich geblieben ist. Auch in der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist mit einem gleichbleibenden Gesamtverkehrsaufkommen der Bewohner des Verbandsgebietes zu rechnen. Allerdings entwickeln sich die einzelnen Verkehrsbeziehungen sehr unterschiedlich. Zunahmen des Verkehrsaufkommens auf einigen Relationen stehen auf

anderen Relationen Abnahmen gegenüber. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs wird weiter zunehmen, während der öffentliche und der nicht motorisierte Verkehr Abnahmen hinnehmen müssen, wenn dieser Entwicklung nicht intensiv gegen gesteuert wird.

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

### **C1.2.3 Auswirkungen des abgeschätzten Verkehrsaufkommens auf bestehende Verkehrsbeziehungen**

Das regionale Gesamtverkehrsaufkommen wird sich, wie im Kapitel C1.2.2 ausgeführt, im Verbandsgebiet nicht signifikant verändern. Die Struktur der in Kapitel B2.1 dargestellten ausgeprägten Verkehrsbeziehungen bleibt bestehen.

Zunahmen im Verkehrsaufkommen sind noch bei den Stadt-Umland-Beziehungen zu erwarten. Diese Zunahme vollzieht sich überwiegend entlang der Siedlungssachsen und sollte an den ÖPNV-Bediensachsen orientiert werden. Dann kann durch die vorhandenen und geplanten Angebote des ÖPNV im Regionalen Netz, ergänzt durch die Angebote in den lokalen Netzen, das erhöhte Verkehrsaufkommen im motorisierten Verkehr auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. In der Folge erhöht sich der Anteil des ÖPNV in der jeweiligen Verkehrsrelation und die Wirtschaftlichkeit steigt.

Abnahmen im Verkehrsaufkommen sind in den Gemeinden in den ländlichen Räumen am Rande der Region zu erwarten. Davon sind alle Verkehrsbeziehungen innerhalb der Gemeinden und zu den Zentren betroffen.

## **C2 Zielvorstellungen zur weiteren Gestaltung des ÖPNV**

### **C2.1 Allgemeine Vorstellungen**

#### **C2.1.1 Gender Mainstreaming**

Die Umsetzung von Gender Mainstreaming in Verkehrspolitik und -planung zielt auf die Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle und damit auf eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben. Bedingt durch die heutige gesellschaftliche Rollenverteilung unterscheiden sich diese Anforderungen bei Männern und Frauen häufig, da Männer voll erwerbstätig sind, während Frauen eher eine Vielfalt von Aufgaben und Wegen miteinander kombinieren.

Frauen legen tendenziell viele kurze Wege zurück, wobei sie seltener als Männer zu Fuß gehen. Der „multifunktionale“ Lebensalltag von Frauen bedingt vernetzte Wegeketten, die der ÖPNV allein oder im Verbund mit anderen Verkehrsmitteln leisten soll. Bei der Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad beispielsweise nutzen überwiegend Frauen das Rad nicht nur für den Weg zur Arbeit, sondern oft für den Einkauf unterwegs oder den Transport der Kinder, während überwiegend Männer ganz sportiv mit dem Rad zur Arbeit fahren.

Verkehrsplanung und Stadtentwicklung sind momentan am männlichen Berufspendler ausgerichtet und schaffen nicht nur für Frauen Mobilitätswänge. Laut bundesweiter Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MID) 2002 legen Männer im Durchschnitt 46 Kilometer (30 km mit PKW) und Frauen 29 km (12 km mit PKW) am Tag zurück. Dieser Unterschied lässt sich mit den verschiedenen Lebenssituationen begründen. Der Motorisierungsgrad der Frauen und Männer differiert, die Motorisierung der Frauen steigt jedoch an. Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen wird deutlich, dass 38,5 % der Frauen im Vergleich zu 64,9 % der Männer mit dem Auto zur Arbeit fahren. Im Vergleich dazu ist es im ÖPNV genau umgekehrt: 26,1 % der Frauen und nur 12,9 % der Männer nutzen Bus und Bahn.

Das Auto wird zunehmend auch für Frauen ein Statussymbol: eine junge, dynamische und erfolgreiche Frau steigt nicht aus der Straßenbahn. Ein anderer Aspekt ist die Frage der Sicherheit und dazu zählen neben subjektiven Sicherheitsempfinden auch Zugang und Anschlusssicherheit.

Die ÖPNV-Anbieter müssen sich auf veränderte Bedingungen und Bedürfnisse einstellen und genauer prüfen, welche Altersgruppen sich wie und wann bewegen. Das Vorurteil, dass ältere Menschen grundsätzlich weniger mobil sind, kann im Zeitalter der „jungen Alten“ nicht generell weiter bestehen. Ältere Menschen nutzen ebenso den ÖPNV, haben aber beispielsweise andere bevorzugte Fahrzeiten und Zielpunkte.

Die Festschreibung der Standards im Nahverkehrsplan liefert Anhaltspunkte für die Infrastruktur. Diese sind sichere Haltestellenzugänge, breite Warteflächen, transparenter Witterungsschutz, rollstuhl-/kinderwagengerechte Haltestellenzugänge, barrierefreie Fahrzeugzugänge, elektronische Fahrplanauskunft und Liniennetzpläne mit Angaben zur Barrierefreiheit, Höhendifferenz, usw.

Auch auf die Sicherheit der Zuwege muss geachtet werden: Gefahrenzonen wie lange Unterführungen und menschenleere Gelände sind keine akzeptablen Fußwege. Auch menschenleere Stationen und Bahnsteige können Unsicherheitsgefühle hervorrufen. Eine Initiative zur Belebung der Bahnsteige ist beispielsweise die Verlegung der Reinigungszeiten in so genannten Randzeiten, da die Anwesenheit des Reinigungspersonals mit dazu beiträgt, dass sich mehr Menschen auf den Bahnsteigen bewegen.

Im Pendlerverkehr haben die einzelnen Nutzer/innen immer identische Wege und Abfahrtszeiten. Im Gegensatz dazu bedingen andere Wege(ketten) einen viel größeren Informationsbedarf. Die dynamischen Abfahrtszeitanzeigen sind hier bereits eine große Hilfe. Darüber hinaus wäre es hilfreich, wenn beispielsweise nicht nur Endhaltepunkte angezeigt, sondern Zwischenstationen mit aufgenommen würden. Auch könnten Liniennetzpläne in Bussen und Bahnen an lesbaren und gut einsehbaren Stellen und nicht an der Decke angebracht werden.

### C2.1.1.1 Kinder und ÖPNV

Die wichtigsten Verkehrsmittel auf dem Schulweg der Kinder sind das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel. Fahrrad und ÖPNV-Nutzung stehen in einem komplementären Verhältnis, was in dem jahreszeitlichen Wechsel zum Ausdruck kommt. Im Sommer wird mehr Rad gefahren, im Winter sind öffentliche Verkehrsmittel entsprechend wichtiger. Die Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg hängt wesentlich vom städtischen Umfeld sowie von der Länge des Schulwegs ab. Rund die Hälfte der SchülerInnen nimmt den Schulweg als „gefährlich“ wahr: Es gibt aus ihrer Sicht auf dem Schulweg „gefährliche“ Stellen.



Für Verkehrsunternehmen, die sich der Zielgruppe Kinder und Jugendliche annehmen wollen, besteht eine breite Palette an Möglichkeiten, diese auch langfristig als Kunden zu gewinnen. Besonders nachteilig, besonders im Hinblick auf ein späteres Interesse am ÖPNV im Erwachsenenalter, ist die Situation des Fahrerlebnisses in überfüllten, meist älteren, (Schul-) Bussen zur Verkehrsspitze. Hier ist die Konkurrenz des „Taxi-Unternehmens Mama“ groß. Tatsächlich sind viele Eltern, auch im Nachmittagsbereich, wenn Busse und Bahnen leerer sind, zum täglichen automobilen Transport des Nachwuchses bereit. Eine selbstständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen würde nicht nur zur Vermeidung von motorisiertem (Freizeit-) Verkehr beitragen, sondern auch Eltern (besonders Mütter) entlasten. Auch besteht hier das Problem der frühkindlichen Konditionierung, denn Kinder gewöhnen sich an die Verfügbarkeit eines Pkws, anstatt an öffentliche Verkehrsmittel herangeführt zu werden.

#### Verkehrserziehung

Die derzeitigen Aktivitäten der Verkehrsunternehmen wie zum Beispiel der Besuch von Schulklassen und die Verkehrserziehung durch Aktionen, die das richtige Verhalten im Bus erlebbar machen sollen, sind von den Unternehmen weiter zu entwickeln (z.B. das Modell Busschule). Ein wichtiger Punkt ist auch, dass die Verkehrsunternehmen die Gewaltprävention durch gezielte Aktionen sicherstellen. Hierbei sind präventive Maßnahmen zur Verhinderung von Vandalismus (z. B. Graffiti) an den Zugangsstellen und in bzw. an Fahrzeugen des ÖPNV durchzuführen.

#### Fahrzeuge

Für ein positives Image ist für alle potenziellen Kunden wichtig, dass der Fahrzeugbestand kontinuierlich modernisiert wird und sich mit einem ansprechenden Äußeren präsentiert. Die Identifikation der Kinder mit „ihrem Bus“ ist wichtig, ebenso der direkte Kontakt zum Fahrer. Für den Transport von Kinderwagen oder -karren ist eine Freifläche in den Fahrzeugen notwendig. Bei im Linienverkehr eingesetzten Reisebussen kann durch die Herausnahme von Sitzreihen diese Stellfläche geschaffen werden.



## Haltstellen

Die Situation beim Ein- und Aussteigen aus dem Bus ist die größte Gefahr für Bus-Kinder. Die Gefahr an den Haltstellen kann durch folgende Maßnahmen reduziert werden:

- An allen Haltstellen, an denen regelmäßig Kinder befördert werden, sollte der Busfahrer das Warnblinklicht einschalten, sobald er sich der Haltestelle nähert und solange jemand ein- oder aussteigt (so dass nur mit Schrittgeschwindigkeit vorbei gefahren werden darf). (vgl. StVO, § 16, § 20)
- Haltstellen sollten so angelegt werden, dass Kinder nicht durch fahrende Busse und andere Fahrzeuge gefährdet werden können. Gefährliche Hindernisse sind oft parkende Fahrzeuge.
- Die Bewegungsflächen an Haltstellen dürfen nicht von Radfahrwegen gequert werden.
- Der Einsatz von Schülerlotsen (Verkehrshelfern) und Schulwegmoderatoren sollte gefördert und unterstützt werden.

## Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

C2.1.2

Das deutsche Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, kurz Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), soll 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 nach dem BGG zu berücksichtigen:

- die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr (§ 8 BGG)
- Bestimmungen für eine barrierefreie Informationstechnik (§ 11 BGG)

Bei allen Planungen sind die besonderen Ansprüche von Mobilitätsbehinderten (Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte und Blinde, Gehbehinderte) zu berücksichtigen. Dieser Personenkreis hat besondere Ansprüche, die sich zum Teil von denen anderer Fahrgäste unterscheiden, auch wenn die umgesetzten Planungen im Regelfall allen Fahrgästen zu Gute kommen. Als Beispiel seien hier der Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Bahnsteige und Haltstellen mit höhen-gleichem Zutritt zu den Fahrzeugen und besser lesbare Fahrplanaushänge genannt.

Gemäß dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz sind die Belange der Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Vorgabe wird durch die Zielvorstellung im Nahverkehrsplan erfüllt. Die konkrete Umsetzung der einzelnen Planungen ist in jedem Einzelfall auf die örtliche Situation anzupassen.

Der barrierefreie Einstieg in die Fahrzeuge ist nicht flächendeckend vorhanden. Vielfach werden keine Niederflurfahrzeuge eingesetzt, so dass ein stufenfreier Einstieg nicht möglich ist. Auch das eingesetzte Zugmaterial ermöglicht nicht auf allen Strecken einen ungehinderten Einstieg in die Fahrzeuge. In einigen Nahverkehrszügen der DB können Rollstuhlfahrer bequem reisen. In der Nähe der Türen gibt es Sitzplätze, die zur vorrangigen Nutzung für behinderte Fahrgäste gekennzeichnet sind.

Alle neuen Triebzüge und die meisten lokbespannten Züge haben einen Wagen mit Mehrzweckabteil. Er hat nicht nur Platz für Reisende im Rollstuhl, hier können auch Kinderwagen oder Fahrräder untergebracht werden. Doppelstocksteuerwagen verfügen über eigene Einstiegshilfen sowie eine großräumige, für Reisende mit Rollstuhl zugängliche Toilette.

Baumaßnahmen, die in den letzten Jahren umgesetzt wurden, konnten barrierefrei realisiert werden, so z. B. eine barrierefreie Zuwegung zu den Bahnsteigen bei den Stationen im Rahmen des Projekts Niedersachsen ist am Zug. Vorrangig wurde dies an den Bahnhöfen an der Strecke Helmstedt – Braunschweig – Hannover umgesetzt, wo durch den Einsatz der Doppelstockwagen ein barrierefreier Einstieg möglich geworden ist.

Auch bei den Bushaltestellen wird durch die Ausstattung mit Anfahrborde und taktilem Leitstreifen der Zugang in die Fahrzeuge wesentlich erleichtert. In den Stadtgebieten von Braunschweig und Wolfsburg sind in den letzten Jahren alle umgebauten Haltestellen behindertengerecht ausgestaltet worden.

Die Braunschweiger Verkehrs AG plant, die Fahrzeuge mit akustischen Informationssystemen auszustatten. Liniennummer und Ziel der Linie sollen dabei über einen Außenlautsprecher am Fahrzeug an der Haltestelle ausgegeben werden.

Die barrierefreie Information über die Tarife und das Verkehrsangebot wird über das Internet unter der Homepage des Verbundtarifs Region Braunschweig [www.vrb-online.de](http://www.vrb-online.de) bereits angeboten. Sehbehinderte Menschen können sich die Inhalte der Internetseite per Sprachausgabeprogramm vorlesen lassen.

Folgende Punkte sind bei Neubeschaffungen/-bau, Grundsanierung sowie Umgestaltung und sukzessiven Ersatz zu berücksichtigen:

- Vereinbarungen mit den Infrastrukturbetreibern über eine umgehende Instandsetzung von defekten Aufzügen für eine verlässliche Nutzbarkeit der vorhandenen barrierefreien Teile im Netz.
- Gezielter Einsatz der barrierefreien Bus- und Stadtbahnfahrzeuge (z. B. im Wechsel mit älteren, nicht barrierefreien Fahrzeugen) in Abstimmung mit den Behindertenverbänden.
- Bei der Umgestaltung von Anlagen sind nur die Belange mobilitätseingeschränkter, sondern auch sensorisch behinderter Fahrgäste durch möglichst barrierefreie Informations- und Leitsysteme, wie Kontraste, Schriftgrößen, Beleuchtung, besondere Orientierungshilfen (z. B. taktile Leitstreifen) zu integrieren.
- Zusätzliche Qualifizierung des betrieblichen Personals, damit die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste besser erkannt werden.
- Weiterentwicklung der barrierefreien Fahrplaninformation.

## Bedienungskonzept

### C2.1.3

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

- Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger unabhängig von der Siedlungsgröße.

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

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

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

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. Daher wird für die ÖPNV-Gestaltung auch in Anbetracht der zu erwartenden Nachfragerwerte mindestens angestrebt:

- Kurze Taktzeiten zwischen Ober- und zugeordneten Mittelzentren, potentialangepasste Taktstruktur zwischen Ober-, Mittelzentren- und zugeordneten Grundzentren, sonst potenzialangepasste Fahrten.

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

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

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

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

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

Die Ziele des Bedienungskonzeptes gelten für das gesamte Verbandsgebiet. Der Forderung nach einem ausreichenden Bedienungsangebot ist durch ein bedarfsorientiertes, mobilitätsgerechtes Bedienungsangebot zu entsprechen, auch wenn die Wirtschaftlichkeit in Einzelfällen problematisch ist.

#### C2.1.4

### Verknüpfungen

Verknüpfungen sind notwendiger Bestandteil aller flächendeckenden ÖPNV-Bedienungen. Sie haben für den Kunden eine große Bedeutung und sind daher sehr sorgfältig zu betrachten. Ohne gesicherte Anschlüsse kann das System ÖPNV keine flächenhafte Wirkung erzeugen.

Auch wenn möglichst viele und vor allem aufkommensstarke Relationen durch umsteigefreie Verbindungen erschlossen werden, ergeben sich Umsteigenotwendigkeiten, die für den Kunden mit möglichst wenig Aufwand verbunden sein sollten. Daher sind die Zugangsstellen der zu verknüpfenden ÖPNV-Angebote sehr nah beieinander anzulegen (möglichst am selben Bahnsteig), und die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel soll kurz sein.

Wenn die Kriterien für Verknüpfungspunkte nicht eingehalten werden können, aber Umsteigebeziehungen möglich sind, wird hier von Umsteigepunkten gesprochen. Es treten dort längere Wege zwischen den Haltestellen, längere Wartezeiten oder weniger fahrplanmäßige Anschlüsse auf als bei Verknüpfungspunkten.

Da die Qualität des Systems ÖPNV sehr stark von der Qualität der Vernetzung der unterschiedlichen ÖPNV-Angebote abhängt, werden hier hohe Ansprüche an Verknüpfungspunkte gestellt. Sie werden gewährleistet durch:

- Nähe der Anschlusshaltestelle, möglichst gleicher Bahnsteig, Entfernung max. 100 m,
- zügiges gefahrloses Erreichen möglich,
- zeitliche Korrespondenz, Wartezeit für den ÖPNV-Kunden an der Abfahrtzugangsstelle nicht länger als 10 Minuten, möglichst kürzer,
- Umsteigemöglichkeiten über die gesamte Bedienungszeit.

## Verkehrswegeinfrastruktur

C2.1.5

Um den Kunden attraktive ÖPNV-Angebote auf der Schiene mit günstigen Verknüpfungen anbieten zu können und für die Sicherstellung eines ausreichenden Bedienungsangebotes der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr sind vorzusehen:

- Räumlich begrenzte Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrswegenetzes für den SPNV sowie zur Verknüpfung verschiedener schienengebundener Verkehrsmittel.

Auch für den straßengebundenen ÖPNV sowie für Stadtbahnen gilt, dass schnelle Verbindungen attraktiv sind. Durch Beschleunigungsmaßnahmen wird dieses Ziel erreicht. Deshalb sollen berücksichtigt werden:

- Aufkommensangepasste Anlage von Busfahrstreifen und Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen.

## Zugangsstellen

C2.1.6

Die Zugangsstellen (Bahnhof, Haltepunkt, Stadtbahnhaltestelle, Bushaltestelle) sind der Ort, an dem die Kunden zuerst das System ÖPNV erleben. Entsprechend einladend und attraktiv müssen die Orte positioniert und ausgestaltet sein. Auch bei der Neuanlage von Haltestellen in neuen Wohn- und Gewerbegebieten sind diese Punkte zu berücksichtigen. Daher wird gefordert:

- Bedarfsorientierte Festlegung, Anpassung oder Verlagerung von Zugangsstellen.
- Funktionsgerechte Ausgestaltung der Zugangsstellen.

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

In vielen örtlichen Situationen kann ein starres Festhalten am herkömmlichen Haltesystem nicht vertreten werden. Die rechtlichen Voraussetzungen für flexibles Ein- und Aussteigen in die Busse sind seit vielen Jahren gegeben und sollten deshalb umfassend ausgeschöpft werden durch:

- den Zugang außerhalb fester Zugangsstellen.

### C2.1.7 Fahrzeuge

Neben den Haltestellen sind die Fahrzeuge der Ort an dem die Kunden das System ÖPNV unmittelbar erleben. Daher sollte die Ausgestaltung der Fahrzeuge auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet sein. Ebenso sind die Fahrzeuge auf die Zugangsstellen abzustimmen, um das Gesamtsystem für die Kunden attraktiv zu gestalten und im Sinne einer hohen Wirtschaftlichkeit zu optimieren. Daher gehört zum ausreichenden Bedienungsangebot auch die:

- Bedienung durch fahrgastgerechte Fahrzeuge.
- Fahrzeuge, die in den Bereichen mit ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen eingesetzt werden, sollen mit der Hardware zur Signalauslösung ausgestattet werden. Der Datenaustausch zwischen den Steuerungssystemen ist herzustellen.

### C2.1.8 Fahrgastinformation

Das vorhandene Angebot im ÖPNV kann vom Kunden bzw. den potenziellen Kunden nur wahrgenommen werden, wenn er darüber informiert wird. Neben den Grundinformationen zu Hause muss der Kunde während des gesamten Fahrtweges darüber informiert werden welchen Weg er einschlagen soll und er muss bestätigt werden, dass er auf dem richtigen Weg ist. Dafür ist erforderlich die:

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

### C2.1.9 Umweltverbund

Eines der Ziele des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes ist die Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr. In diesem Zusammenhang sind die alternativen Verkehrsmittel Fahrrad und Fußgängerkehr (Umweltverbund) zu fördern. Im Rahmen einer verstärkten Kooperation der Verkehrsträger kann die Nutzung des Fahrrades bei An- und Abfahrt zu / von Zugangsstellen zu einer erheblichen Verkehrsmittelverlagerung vom motorisierten Individualverkehr beitragen. Darüber hinaus ist die Mitnahme von Fahrrädern im Rahmen der betrieblichen Gegebenheiten zu ermöglichen, zur:

- Stärkung des Umweltverbundes.

### C2.1.10 Tarif

Nach Einführung des Tarifverbundes zum 01. November 1998 besteht im Großraum Braunschweig die Möglichkeit, mit einem Fahrschein verschiedene ÖPNV-Verkehrsmittel ohne Rücksicht auf das jeweilige Verkehrsunternehmen nutzen zu können. Um die Attraktivität für das ÖPNV-Gesamtsystem beizubehalten bzw. zu steigern ist eine kontinuierliche Pflege erforderlich.

Für die Verkehrsbeziehungen über die Verbandsgrenzen hinweg ist anzustreben, bei entsprechendem Bedarf und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten adäquate Übergangsregelungen für grenzüberschreitende Verkehre zu schaffen. Dies gilt insbesondere im Gebiet des Harzes für Verkehre aus dem / in den Landkreis Osterode sowie aufgrund der besonders starken verkehrlichen Verflechtungen aus dem / in den Großraum Hannover. Daraus ergibt sich die Aufgabe:

- Aktive Mitwirkung bei der Pflege und Weiterentwicklung des Tarifverbundes.

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

## Vorstellungen für den Gesamtraum

C2.2

### ÖPNV-Gesamtnetz

C2.2.1

In diesem Kapitel werden die Zielvorstellungen zur Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV für den Gesamtraum maßnahmenbezogen formuliert.

Schwerpunkt der Nahverkehrsplanung ist der ländliche Raum, denn gerade hier kommt es darauf an, dass aufgrund der geringen Verkehrsnachfrage auch relativ geringe Verkehrsangebote so weit zu optimieren, dass attraktive Bedingungen für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel entstehen. Der Forderung nach einem ausreichenden Bedienungsangebot wird durch ein bedarfsorientiertes, mobilitätsgerechtes Bedienungsmodell sowie die Berücksichtigung regionaler Entwicklungschancen von Mittelzentren oder auch Grundzentren entsprochen, auch wenn die Wirtschaftlichkeit in Einzelfällen problematisch ist.

Das heutige Bedienungsangebot stellt die Basis für das geplante Bedienungsangebot dar und soll in zeitlichem Umfang und Häufigkeit beibehalten werden. Wo das Bedienungsangebot hinter der Mindestbedienung zurückbleibt, soll die Mindestbedienung zugrunde gelegt werden.

Die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass die Fahrtwünsche der Bürgerinnen und Bürger vorwiegend auf zwei Hauptgebiete ausgerichtet sind: die eigene Gemeinde bzw. Stadt und die umliegenden Zentren. Während der Berufs- und Schülerverkehr zeit- und zielgerichtete Fahrtenangebote zu Arbeits- bzw. Schulbeginn und -ende benötigt, stehen für den Einkauf- und Freizeitverkehr sowie sonstige private Erledigungen regelmäßige Fahrtenangebote (Taktverkehre, regelmäßige wiederkehrende Abfahrtszeiten) über den gesamten Tag im Vordergrund. Einem flächenhaft und über den ganzen Tag verfügbaren ÖPNV-Angebot mit vertakteten und verknüpften Verkehren kommt bei der Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste eine entscheidende Bedeutung zu.

Das ÖPNV-System im Großraum Braunschweig soll daher einerseits durch regionale Angebote Zentren verbinden und andererseits durch lokale Angebote den Fahrtwünschen innerhalb oder im engeren verkehrlichen Einzugsbereich einer Gemeinde bzw. Stadt entsprechen. Die lokalen (örtlichen) Angebote haben damit eine Erschließungsfunktion für die Gemeinde bzw. Stadt und sollen die Kunden zu den Zugangsstellen der regionalen Angebote bringen.

Das zweistufige Bedienungskonzept wird somit gegliedert in

- regionale ÖPNV-Angebote und
- lokale (örtliche) ÖPNV-Angebote

Die regionalen und lokalen Angebote sollen durch Verknüpfungspunkte untereinander und miteinander vernetzt werden. So entsteht ein integriertes ÖPNV-System, das eine flächenhafte Erschließung der Region und ein ausreichende Bedienungsangebot gewährleisten.

Fahrten, die bei dem konzipierten ÖPNV-Angebot auf regionaler und lokaler Ebene z. B. aufgrund der Schulanfangs- oder Schulendzeiten zusätzlich erforderlich werden, oder die an bestimmten Wochentagen oder zu bestimmten Fahrtzwecken eingeführt werden müssen, müssen in dem Angebotskonzept zusätzlich berücksichtigt werden. Besondere Verkehrsangebote, wie z. B. Discobusse, sollen das Angebot ergänzen. In Entwicklung befindliche Systeme oder Sonderformen können eingebunden werden, wenn sie den Zielen des Nahverkehrsplanes entsprechen.

In den touristisch stark nachgefragten Gebieten, z. B. Harz und Lüneburger Heide, ist durch das regionale Netz ein Grundangebot vorhanden. Spezielle ÖPNV-Angebote sind auf der Grundlage von Tourismuskonzepten zu entwickeln. Die Aktivitäten in den Tourismusregionen Harz und Lüneburger Heide sowie im Nationalpark Harz sind durch die Erarbeitung einer Nahverkehrskonzeption unter Beachtung touristischer Gesichtspunkte zu unterstützen.

## C2.2.2

### Regionales Netz

Das regionale Netz wird charakterisiert durch Direktverbindungen, vertaktete Verkehre und definierte Verknüpfungen mit den ÖPNV-Angeboten Regionalzug, RegioStadtBahn und Regio-Bus (siehe auch Tabelle C2.2.2/1 und Karte C2.2.2).

Grundlage für die Entwicklung des regionalen Netzes sind die Ergebnisse der WVI-Gutachten „Entwicklung eines integrierten regionalen Verkehrskonzeptes für die Region Großraum Braunschweig“, „Integriertes regionales Verkehrskonzept für einen um das Gebiet des Landkreises Goslar erweiterten Planungsraum“ und der „Aktualisierung des Verkehrsinformationssystem des ZGB 2006 (VIS-ZGB 2006)“ sowie die Erfahrungen aus der Umsetzung der Nahverkehrspläne 1998 und 2003.



## ÖPNV-Angebote im regionalen Netz

Tabelle  
C2.2.2/1

ÖPNV-Angebot			Beschreibung
Regionalzug	RegioStadtBahn	RegioBus	
verbindet Zentren und sonstige Orte mit hohem Fahrgastpotential	verbindet Zentren und sonstige Orte mit hohem Fahrgastpotential mit den Innenstädten höherrangiger Zentren, vorwiegend auf ehemaligen oder vorhandenen Bahn- bzw. Stadtbahntrassen	verbindet Gemeinden mit zentralen Orten innerhalb der Schwerlinien der Verkehrsnachfrage	
x	x	x	fährt im Takt
x	x		bedient nachfragestarke Relationen
		x	direkt geführte Busverbindung
x			hält i. d. .R. an allen Zugangsstellen
	x		hält an allen Zugangsstellen
		x	bedient alle Orte im Verlauf der Linie
		x	hält in Orten an ausgewählten Haltestellen (soweit mehrere Haltestellen im Ort vorhanden sind)

Schienenverbindungen verbinden im Verbandsgebiet die Oberzentren untereinander und mit den auf sie ausgerichteten Mittelzentren sowie mit bedeutenden Aufkommensschwerpunkten. Für die Verkehrsnachfrage auf den Schienenverbindungen über die Verbandsgrenzen hinweg sind die Ober- und Mittelzentren sowie Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen Uelzen, Hannover, Hildesheim, Göttingen, Halberstadt, Magdeburg und Stendal maßgebend. Entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung soll die Regelbedienung der Schienenverbindungen, wie in Tabelle C2.2.2/2 dargestellt, erfolgen.

## Regelbedienung im regionalen Netz Regionalzüge, RegioStadtBahnen

Tabelle  
C2.2.2/2

Wochentage	Bedienungszeitraum	Bedienungshäufigkeiten
Montag – Freitag	05:00 – 22:00 Uhr	mindestens 1-Std.-Takt
Samstag	06:00 – 23:00 Uhr	mindestens 1-Std.-Takt
Sonn- und Feiertags	07:00 – 23:00 Uhr	mindestens 1-Std.-Takt

Sofern die Verkehrsnachfrage im Einzelfall diese Bedienungshäufigkeit nicht rechtfertigt, ist auf dieser Verbindung eine geringere Fahrtenhäufigkeit vorzusehen. Auf Relationen mit hohem Fahrgastaufkommen sind entsprechend der Nachfrageverteilung Verstärkerfahrten bzw. ½-Std-Takt vorzusehen.

Regionalzüge und RegioStadtBahnen sollen in den Integralen Taktfahrplan (ITF) Niedersachsen integriert werden, so dass auch über die Verbandsgrenzen hinweg attraktive Nahverkehrsverbindungen existieren.

Für die RegioBusse sollen im Regelfall Bedienungszeitraum und Bedienungshäufigkeit so berücksichtigt werden, wie in Tabelle C2.2.2/3 dargestellt.

Auf RegioBus-Linien sind bedarfsgesteuerte Verkehre wie z. B. Anrufbusse, ALT oder AST grundsätzlich nicht vorgesehen. Im Einzelfall kann mit Zustimmung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig als Aufgabenträger für den ÖPNV geprüft werden, ob bedarfsgesteuerte Verkehre aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen angemessen sein können. Reguläre (nachfrageunabhängige) Fahrten haben Vorrang vor nachfragegesteuerten Verkehren wie z. B. Anrufbussen, ALT oder AST.

Tabelle  
C2.2.2/3

### Regelbedienung im regionalen Netz RegioBusse

Wochentage	Bedienungszeitraum	Bedienungshäufigkeiten
Montag – Freitag	05:00 – 22:00 Uhr	mindestens 1-Std.-Takt
Samstag	06.00 - 16.00 Uhr 16.00 - 22.00 Uhr	mindestens 1-Std.-Takt mindestens 2-Std.-Takt
Sonn- und Feiertags	09.00 - 19.00 Uhr	mindestens 2-Std.-Takt

Sofern die Verkehrsnachfrage diese Bedienungshäufigkeit nicht rechtfertigt, sind Verbindungen mit einer geringeren Fahrtenhäufigkeit vorzusehen. Diese Verbindungen sollen mindestens im 2-Stunden-Takt bedient werden mit Verstärkerfahrten in den stärker nachgefragten Stunden-Gruppen.

Die Angaben in der Tabelle C2.2.2/3 beschreiben die Regelbedienung der RegioBuslinien im regionalen Netz. In verschiedenen Relationen ist die Verkehrsnachfrage sehr hoch, so dass dort ein dichterer Takt eingerichtet werden soll.

Zusätzliche Fahrten im regionalen Netz vor oder nach dem aufgeführten Mindestbedienungszeitraum sind bei entsprechendem Bedarf einzurichten. Verstärkerfahrten sind bei Bedarf vorzusehen.

Regelmäßig auftretende stärkere räumlich und zeitlich abgrenzbare regionale Fahrtwünsche, z. B. Zubringerverkehre im Berufsverkehr können über RegioBusse abgewickelt werden. Die Bedienungshäufigkeiten sind individuell festzulegen. Für das Beispiel Zubringerverkehr im Berufsverkehr scheinen 3 Fahrten morgens und 3 Fahrten nachmittags ausreichend.

# Regionales ÖPNV-Netz

Karte  
C2.2.2



### C2.2.2.1 Konventionelles Netz

Der Schienenpersonennahverkehr außerhalb bzw. bis zur Betriebsaufnahme der RegioStadt-Bahn wird als „konventionelles Netz“ bezeichnet. Die angestrebten Leistungsziele im Schienenpersonennahverkehr und deren Qualitätsziele werden im Folgenden dargestellt.

#### Ziele Verkehrsangebot:

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

Die Kursbuchstrecke 115 (KBS 115) soll folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Braunschweig – Landkreis Gifhorn,
- Wolfsburg – Landkreis Gifhorn,
- Hannover – Landkreis Gifhorn,
- Braunschweig – Hamburg,
- Wolfsburg – Hamburg und
- Landkreis Gifhorn – Hamburg.

Hierzu sind die bestehenden Verknüpfungen an den Stationen Gifhorn (Richtung Wolfsburg bzw. Hannover) und Uelzen (Richtung Hamburg) zu erhalten.

Die KBS 115 ist Bestandteil der RegioStadtBahn (RSB). Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen. Die Eisenbahninfrastruktur ist entsprechend auszubauen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Gifhorn-Stadt (36 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Gifhorn-Stadt und Uelzen (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Uelzen (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 115 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Der 120 Minutentakt zwischen Gifhorn-Stadt und Uelzen ist dabei mit dem 60 Minutentakt zwischen Braunschweig und Gifhorn-Stadt zu einem 120 Minutentakt zwischen Braunschweig und Uelzen zu verknüpfen.

**KBS 115 (Uelzen –) Wittingen – Gifhorn – Braunschweig**Karte  
C2.2.2.1/1

### KBS 300 (Hannover –) Gifhorn – Wolfsburg

Die Kursbuchstrecke 300 soll folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Wolfsburg – Landkreis Gifhorn,
- Wolfsburg – Hannover,
- Landkreis Gifhorn – Hannover und
- Landkreis Gifhorn – Stendal / Haldensleben.

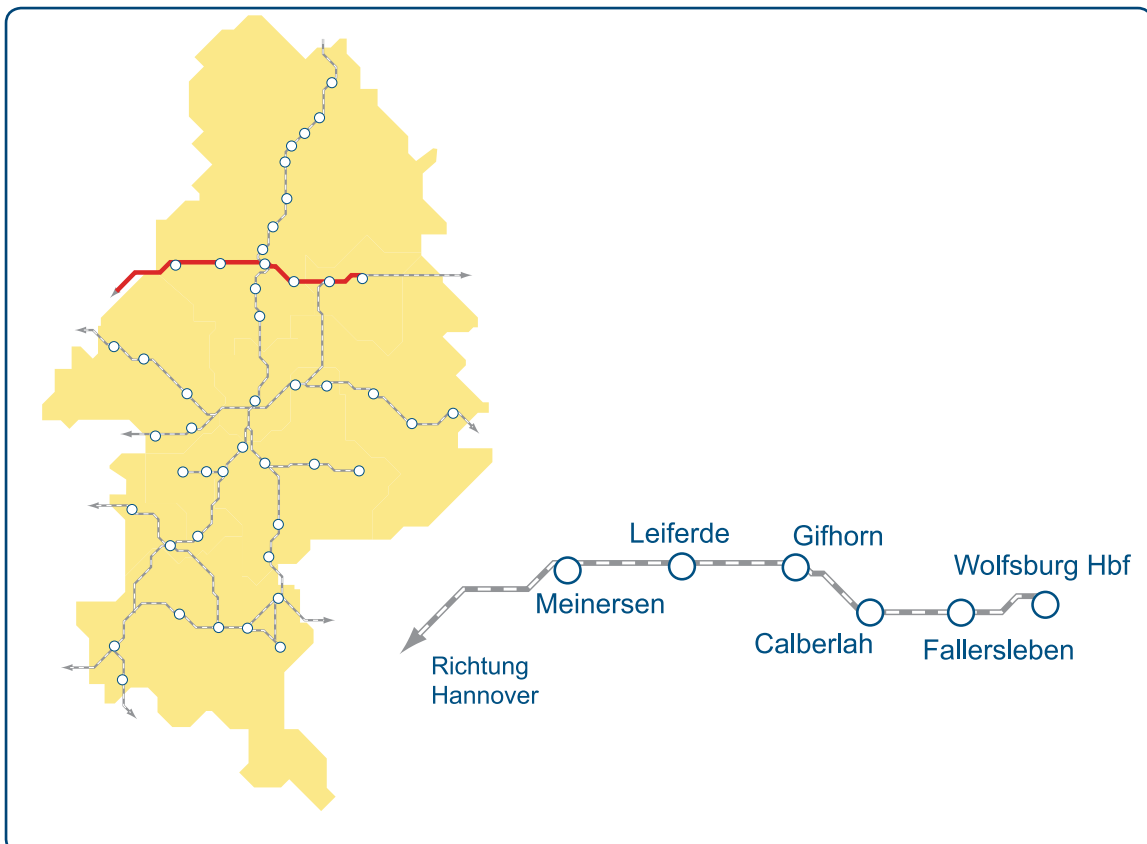
Alle Nahverkehrszüge der KBS 300 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Hierzu sind die bestehenden Verknüpfungen an den Stationen Gifhorn (Richtung Landkreis Gifhorn bzw. Hamburg) und Wolfsburg Hbf (Richtung Stendal / Haldensleben) zu erhalten.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Hannover Hbf und Wolfsburg Hbf (36 Fahrten)
- Züge in Tagesrandlage (Mo-So) zwischen Hannover Hbf und Wolfsburg Hbf (2 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Hannover Hbf und Wolfsburg Hbf (4 Fahrten)

Karte  
C2.2.2.1/2



### KBS 301 Braunschweig – Wolfsburg (– Stendal)

Die Kursbuchstrecke 301 soll folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Braunschweig – Wolfsburg,
- Braunschweig – Stendal / Haldensleben,
- Wolfsburg – Stendal / Haldensleben-Magdeburg und
- Landkreis Gifhorn – Stendal / Haldensleben.

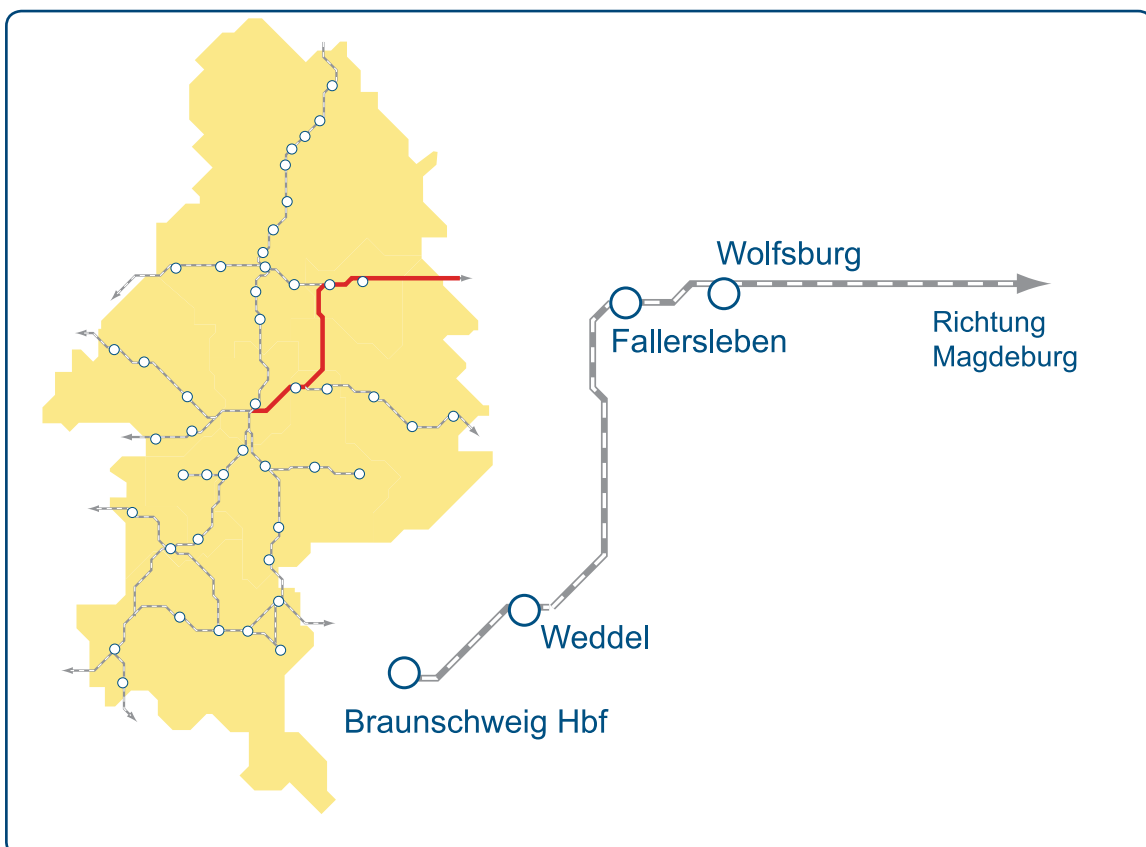
Hierzu ist die bestehende Verknüpfung an der Station Wolfsburg Hbf in Richtung Landkreis Gifhorn zu erhalten.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Stendal (36 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Stendal (4 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Wolfsburg Hbf und Haldensleben-Magdeburg (18 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 301 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Die KBS 301 ist für den Anschluss Wolfsburgs an die RSB vorzusehen.



Karte  
C2.2.2.1/3

### KBS 310 (Hannover –) Peine – Braunschweig – Helmstedt (– Magdeburg)

Die Kursbuchstrecke 310 soll folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Braunschweig – Peine,
- Braunschweig – Hannover,
- Peine – Hannover,
- Braunschweig – Helmstedt,
- Braunschweig – Magdeburg,
- Helmstedt – Magdeburg und
- Hannover – Helmstedt.

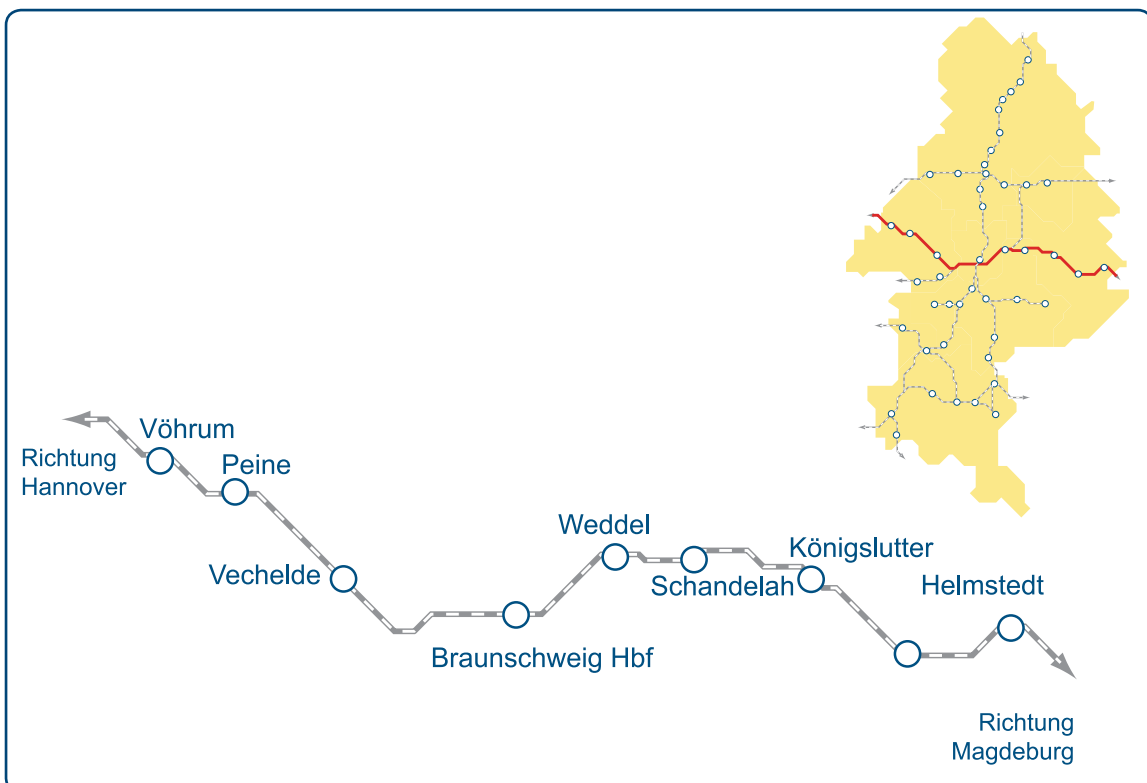
Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Hannover Hbf und Braunschweig Hbf (36 Fahrten)
- Züge in Tagesrandlage (Mo-So) zwischen Hannover Hbf und Braunschweig Hbf (6 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Hannover Hbf und Braunschweig Hbf (12 Fahrten)
- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Magdeburg Hbf (36 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Magdeburg Hbf (8 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 310 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Die Verstärkerleistungen sind so zu gestalten, dass am Braunschweiger Hauptbahnhof keine unverhältnismäßig langen Übergangszeiten für Fahrgäste zwischen Helmstedt und Hannover entstehen.

Karte  
C2.2.2.1/4





## KBS 312 Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt

Die Kursbuchstrecke 312 soll folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Braunschweig – Wolfenbüttel,
- Braunschweig – Schöppenstedt und
- Wolfenbüttel – Schöppenstedt.

In Verbindung mit dem Busangebot Schöppenstedt – Helmstedt sind durch die KBS 312 auch die Verkehrsbeziehungen zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und dem südlichen Landkreis Helmstedt zu gewährleisten.

Die KBS 312 ist Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen. Die Eisenbahninfrastruktur ist entsprechend auszubauen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Schöppenstedt (36 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Schöppenstedt (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 312 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.



Karte  
C2.2.2.1/5

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

Die Kursbuchstrecke 313 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Braunschweig – Hildesheim.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Hildesheim Hbf und Braunschweig Hbf (36 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 313 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Im Vorfeld des zweigleisigen Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur ist das ausreichende Bedienungsangebot umzusetzen.

Karte  
C2.2.2.1/6



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

Die Kursbuchstrecke 320 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Bad Harzburg – Salzgitter,
- Bad Harzburg – Hildesheim,
- Bad Harzburg – Hannover,
- Goslar – Salzgitter,
- Goslar – Hildesheim,
- Goslar – Hannover und
- Goslar – Braunschweig.

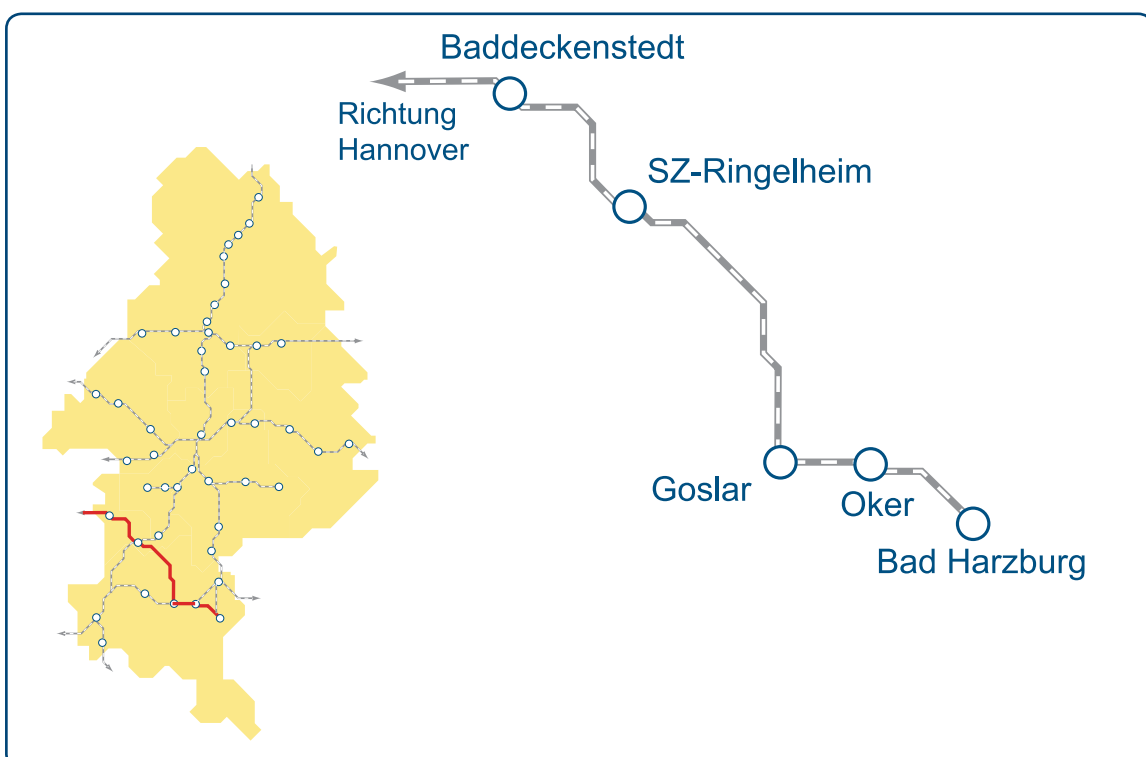
Hierzu ist die bestehende Verknüpfung an der Station Salzgitter-Ringelheim (Richtung Braunschweig) zu erhalten.

Eine stündliche und direkte Nahverkehrsverbindung zwischen Bad Harzburg und Hannover ist sicherzustellen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Bad Harzburg und Hannover Hbf (36 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Bad Harzburg und Hannover Hbf (4 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) mit Weiterführung über KBS 330 bis Halle (Saale) (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) mit Weiterführung über KBS 330 bis Halle (Saale) (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 320 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen. Die RegionalExpressLinie zwischen Hannover und Halle (Saale) hält nicht in Oker.



Karte  
C2.2.2.1/7

### KBS 330 Bad Harzburg – Vienenburg (– Halberstadt)

Die Kursbuchstrecke 330 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Bad Harzburg – Braunschweig,
- Bad Harzburg – Halberstadt,
- Bad Harzburg – Halle (Saale),
- Goslar – Halberstadt und
- Goslar – Halle (Saale),

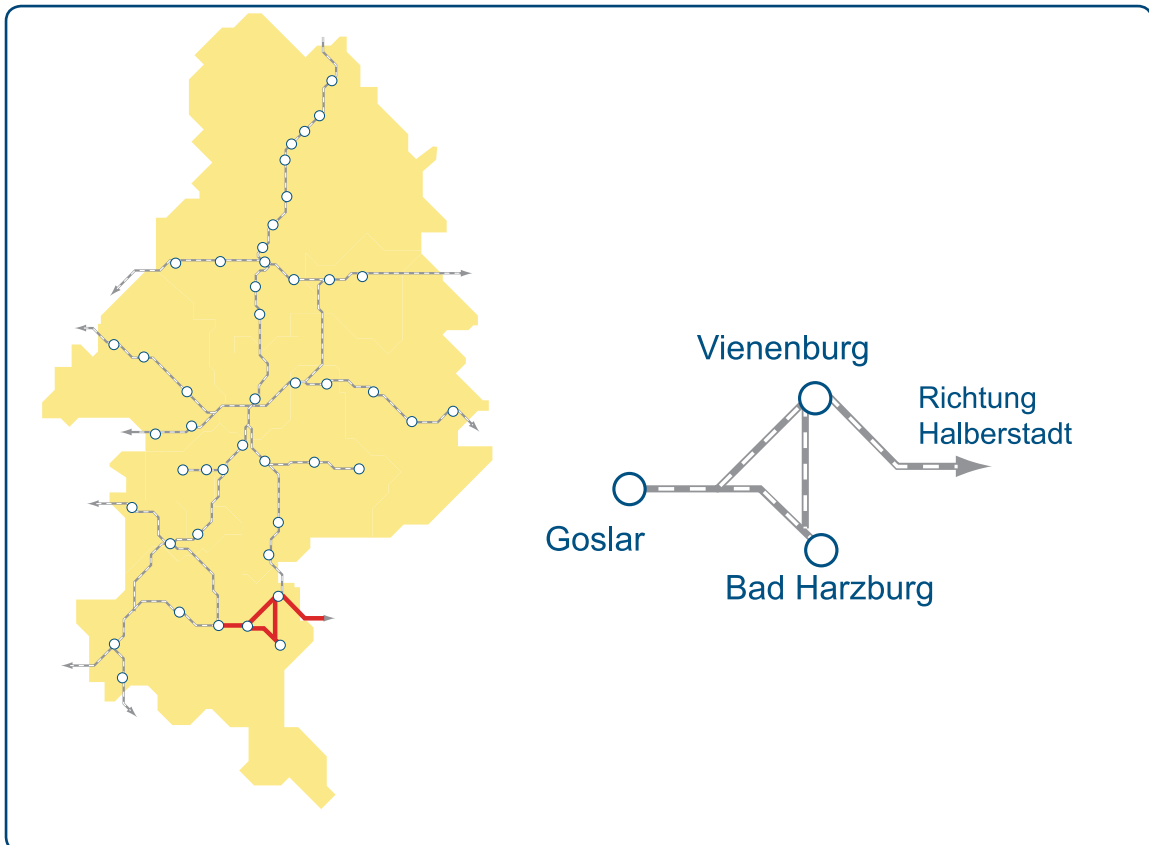
Hierzu ist die bestehende Verknüpfung an der Station Vienenburg (Richtung Braunschweig und Halberstadt) zu erhalten bzw. durch direkte Nahverkehrsverbindungen zu ersetzen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Bad Harzburg und Halberstadt (18 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Vienenburg und Halberstadt (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Bad Harzburg und Halberstadt (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 330 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Karte  
C2.2.2.1/8



## KBS 352 Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig

Die Kursbuchstrecke 352 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

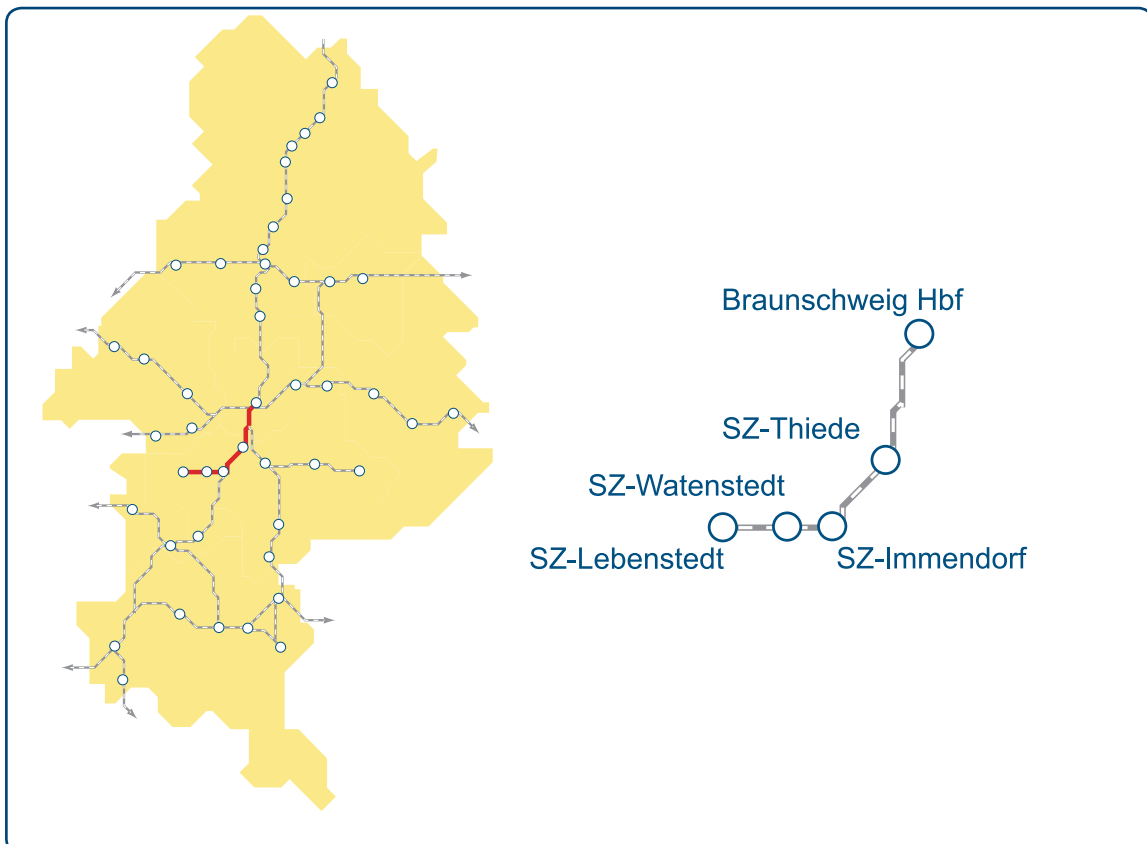
- Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt.

Die KBS 352 ist Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen. Die Eisenbahninfrastruktur ist entsprechend auszubauen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig Hbf (36 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 352 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.



Karte  
C2.2.2.1/9

### KBS 353 Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Goslar / Bad Harzburg

Die Kursbuchstrecke 353 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Bad Harzburg – Braunschweig,
- Goslar – Braunschweig,
- Bad Harzburg – Wolfenbüttel,
- Goslar – Wolfenbüttel und
- Wolfenbüttel – Braunschweig.

In Vienenburg werden die Verkehrsleistungen der Kursbuchstrecken 330 und 353 in der Form miteinander verknüpft, dass hierdurch eine stündliche Verbindung zwischen Braunschweig und Bad Harzburg entsteht. Diese Verknüpfung ist zu erhalten bzw. durch direkte Nahverkehrsverbindungen zu ersetzen.

Die KBS 353 ist Bestandteil der RSB. Das ausreichende Bedienungsangebot ist bereits im Vorfeld der RSB umzusetzen. Die Eisenbahninfrastruktur ist entsprechend auszubauen.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Bad Harzburg (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Bad Harzburg (4 Fahrten)
- 120 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (18 Fahrten)
- Verstärkerzüge (Mo-Fr) zwischen Braunschweig Hbf und Goslar (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 353 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Karte  
C2.2.2.1/10



## KBS 354 Bad Harzburg – Goslar – Seesen – Kreiensen

Die Kursbuchstrecke 354 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

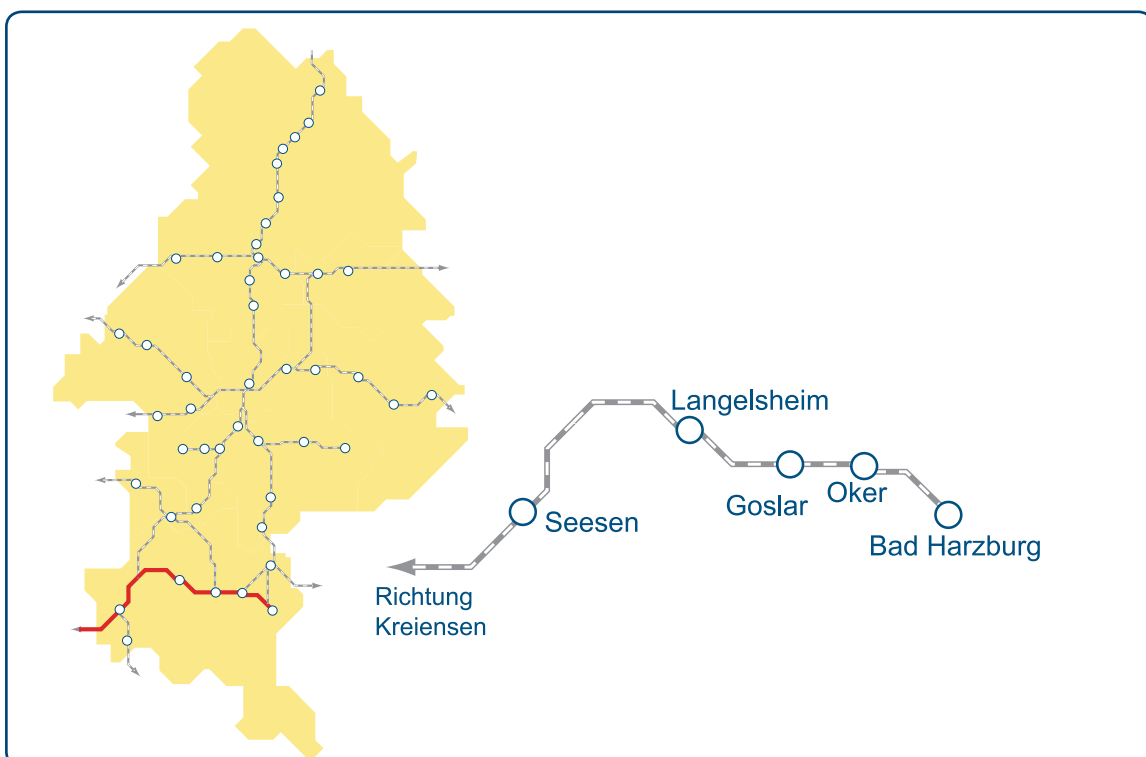
- Bad Harzburg – Göttingen,
- Goslar – Göttingen,
- Salzgitter – Göttingen,
- Braunschweig – Göttingen,
- Bad Harzburg – Holzminden,
- Goslar – Holzminden,
- Salzgitter – Holzminden,
- Braunschweig – Holzminden,
- Bad Harzburg – Kreiensen,
- Goslar – Kreiensen,
- Salzgitter – Kreiensen,
- Braunschweig – Kreiensen und
- Seesen – Hannover.

Hierzu sind die bestehenden Verknüpfungen an der Station Seesen (Richtung Kreiensen bzw. Braunschweig) und Kreiensen (Richtung Göttingen, Holzminden bzw. Hannover) zu erhalten.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Bad Harzburg und Kreiensen (36 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 354 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.



Karte  
C2.2.2.1/11

## KBS 358 Braunschweig – Salzgitter-Ringelheim – Seesen – Herzberg

Die Kursbuchstrecke 358 soll folgende Verkehrsbeziehung gewährleisten:

- Braunschweig – Salzgitter,
- Braunschweig – Goslar,
- Braunschweig – Kreiensen,
- Braunschweig – Holzminden,
- Braunschweig – Göttingen,
- Salzgitter – Goslar
- Salzgitter – Kreiensen,
- Salzgitter – Holzminden und
- Salzgitter – Göttingen.

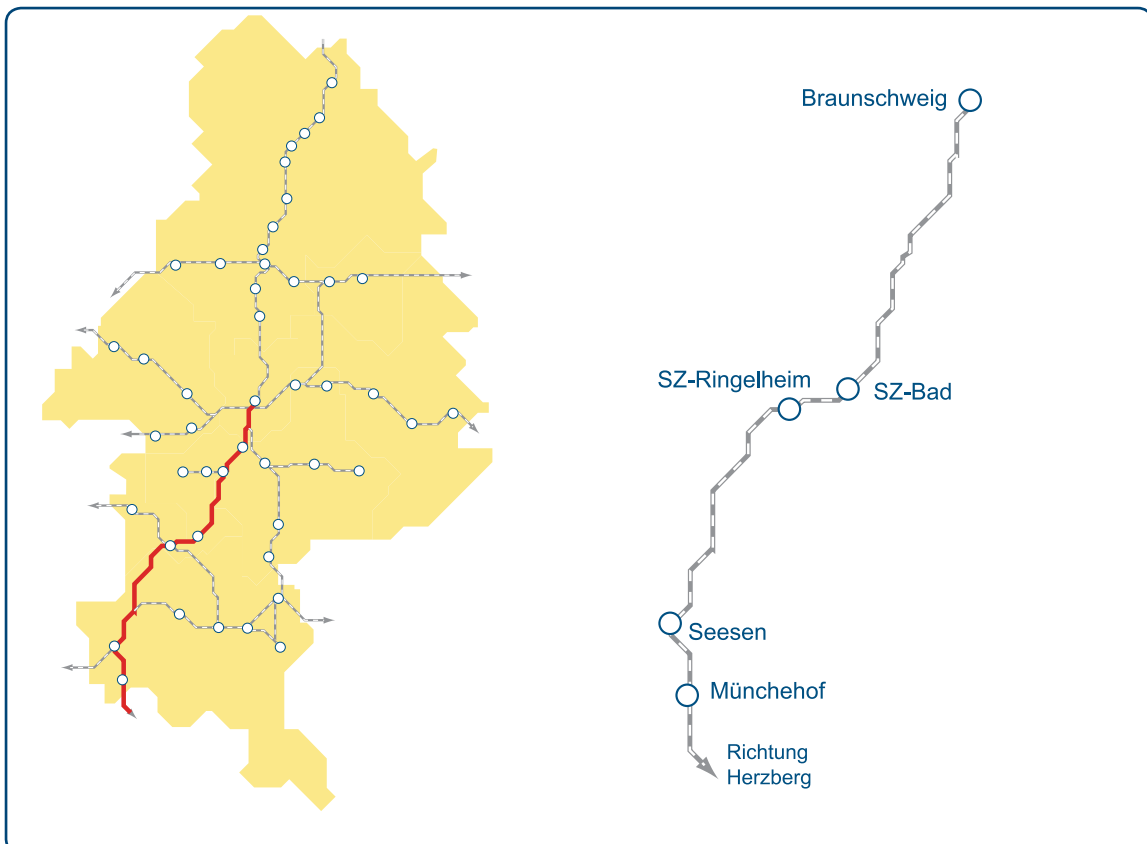
Hierzu sind die bestehenden Verknüpfungen an der Station Seesen (Richtung Kreiensen) und Salzgitter-Ringelheim (Richtung Goslar) zu erhalten.

Als ausreichendes Bedienungsangebot ist erforderlich:

- 60 Minutentakt (Mo-So) zwischen Braunschweig Hbf und Herzberg (36 Fahrten)
- Verstärkerzüge zwischen Braunschweig Hbf und Salzgitter-Ringelheim (4 Fahrten)

Alle Nahverkehrszüge der KBS 358 halten im Großraum Braunschweig an allen, auf ihrer Fahrt liegenden Stationen.

Karte  
C2.2.2.1/12





In den folgenden Tabellen wird das anzustrebende Bedienungsangebot dem bestehenden Verkehrsangebot im Fahrplan 2007 und 2008 (ab 09.12.2007) gegenübergestellt. Es wird zwischen Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag unterschieden.

### Anzustrebendes Bedienungsangebot Zielerreichung (Mo-Fr)

Tabelle  
C2.2.2.1/1

KBS	Streckenverlauf	NVP	Fahrplan		Zielerreichung	
			2007	2008	2007	2008
115	(Uelzen) – Wittingen – Gifhorn	22	19	19	86,36 %	86,36 %
115	Gifhorn – Braunschweig	40	22	22	55,00 %	55,00 %
300	(Hannover) – Gifhorn – Wolfsburg	42	38	38	90,48 %	90,48 %
301	Braunschweig – Wolfsburg (– Stendal)	40	32	32	80,00 %	80,00 %
310	(Hannover) – Peine – Braunschweig	54	46	46	85,19 %	85,19 %
310	Braunschweig – Helmstedt (–Magdeburg)	44	41	41	93,18 %	93,18 %
312	Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt	40	24	25	60,00 %	62,50 %
313	(Hildesheim) – Lengede/Broistedt – Braunschweig	36	12	22	33,33 %	61,11 %
320	(Hannover –) Salzgitter-Ringelheim – Goslar – Bad Harzburg	40	36	36	90,00 %	90,00 %
330	Vienenburg (– Halberstadt)	40	34	34	85,00 %	85,00 %
330	Vienenburg – Bad Harzburg	22	18	18	81,82 %	81,82 %
352	Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig	36	26	26	72,22 %	72,22 %
353	Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg	44	39	39	88,64 %	88,64 %
353	Vienenburg – Bad Harzburg	22	18	18	81,82 %	81,82 %
353	Vienenburg – Goslar	22	21	21	95,45 %	95,45 %
354	Bad Harzburg – Goslar – Seesen (– Kreiensen)	36	15	23	41,67 %	63,89 %
358	Salzgitter–Ringelheim – Seesen (– Herzberg)	36	34	34	94,44 %	94,44 %
358	Braunschweig – Salzgitter-Ringelheim	40	34	34	85,00 %	85,00 %

### Anzustrebendes Bedienungsangebot Zielerreichung (Sa)

Tabelle  
C2.2.2.1/2

KBS	Streckenverlauf	NVP	Fahrplan		Zielerreichung	
			2007	2008	2007	2008
115	(Uelzen –) Wittingen – Gifhorn	18	13	13	72,22 %	72,22 %
115	Gifhorn – Braunschweig	18	13	13	72,22 %	72,22 %
300	(Hannover –) Gifhorn – Wolfsburg	38	38	38	100,00 %	100,00 %
301	Braunschweig – Wolfsburg (– Stendal)	36	17	32	47,22 %	88,89 %
310	(Hannover –) Peine – Braunschweig	42	40	40	95,24 %	95,24 %
310	Braunschweig – Helmstedt (– Magdeburg)	36	21	37	58,33 %	102,78 %
312	Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt	36	12	12	33,33 %	33,33 %
313	(Hildesheim –) Lengede/Broistedt – Braunschweig	36	10	18	27,78 %	50,00 %
320	(Hannover –) Salzgitter-Ringelheim – Goslar – Bad Harzburg	36	33	33	91,67 %	91,67 %

## Fortsetzung Tabelle C2.2.2.1/2

## Anzustrebendes Bedienungsangebot Zielerreichung (Sa)

KBS	Streckenverlauf	NVP	Fahrplan		Zielerreichung	
			2007	2008	2007	2008
330	Vienenburg (– Halberstadt)	36	32	32	88,89 %	88,89 %
330	Vienenburg – Bad Harzburg	18	16	16	88,89 %	88,89 %
352	Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig	36	20	20	55,56 %	55,56 %
353	Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg	36	35	35	97,22 %	97,22 %
353	Vienenburg – Bad Harzburg	18	17	17	94,44 %	94,44 %
353	Vienenburg – Goslar	18	17	17	94,44 %	94,44 %
354	Bad Harzburg – Goslar – Seesen (– Kreiensen)	36	14	20	38,89 %	55,56 %
358	Salzgitter-Ringelheim – Seesen (– Herzberg)	36	14	30	38,89 %	83,33 %
358	Braunschweig – Salzgitter-Ringelheim	36	14	30	38,89 %	83,33 %

Tabelle  
C2.2.2.1/3

## Anzustrebendes Bedienungsangebot Zielerreichung (So)

KBS	Streckenverlauf	NVP	Fahrplan		Zielerreichung	
			2007	2008	2007	2008
115	(Uelzen –) Wittingen – Gifhorn	18	10	10	55,56 %	55,56 %
115	Gifhorn – Braunschweig	18	10	10	55,56 %	55,56 %
300	(Hannover –) Gifhorn – Wolfsburg	38	36	36	94,74 %	94,74 %
301	Braunschweig – Wolfsburg (– Stendal)	36	17	32	47,22 %	88,89 %
310	(Hannover –) Peine – Braunschweig	42	38	38	90,48 %	90,48 %
310	Braunschweig – Helmstedt (– Magdeburg)	36	19	37	52,78 %	102,78 %
312	Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt	36	0	0	0,00 %	0,00 %
313	(Hildesheim –) Lengede/Broistedt – Braunschweig	36	8	16	22,22 %	44,44 %
320	(Hannover –) Salzgitter-Ringelheim – Goslar – Bad Harzburg	36	32	32	88,89 %	88,89 %
330	Vienenburg (– Halberstadt)	36	32	32	88,89 %	88,89 %
330	Vienenburg – Bad Harzburg	18	16	16	88,89 %	88,89 %
352	Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig	36	16	16	44,44 %	44,44 %
353	Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg	36	31	31	86,11 %	86,11 %
353	Vienenburg – Bad Harzburg	18	15	15	83,33 %	83,33 %
353	Vienenburg – Goslar	18	17	17	94,44 %	94,44 %
354	Bad Harzburg – Goslar – Seesen (– Kreiensen)	36	14	18	38,89 %	50,00 %
358	Salzgitter-Ringelheim – Seesen (– Herzberg)	36	16	30	44,44 %	83,33 %
358	Braunschweig – Salzgitter-Ringelheim	36	16	30	44,44 %	83,33 %

## Ziele Qualität

Die vertraglichen Regelungen zur Qualität im SPNV sind kostenneutral weiterzuentwickeln. In künftigen Wettbewerbsverfahren sind subjektive Kriterien (zum Beispiel „Kundenzufriedenheit“) als Qualitätskriterium in den Vergabeunterlagen aufzunehmen und mit Malus zu belegen.

## RegioStadtBahn

### C2.2.2.2

Veränderte Rahmenbedingungen erforderten eine Überplanung der im NVP 2003 dargestellten RSB-Planung. In der Laufzeit des NVP 2008 ist die Realisierung einer 1. Ausbaustufe vorgesehen. Daran schließen sich weitere Ausbaustufen an. 1. Ausbaustufe und weitere Ausbaustufen werden hier getrennt voneinander erläutert. Die Inbetriebnahme der 1. Ausbaustufe ist zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 vorgesehen.

### RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe

Für die 1. Ausbaustufe werden vorhandene, heute befahrene Gleistrassen der DB Netz AG, umgebaute Stadtbahntrassen im Stadtgebiet Braunschweig und neugebaute Stadtbahntrassen im Stadtgebiet Salzgitter-Lebenstedt genutzt.

In der 1. Ausbaustufe ersetzen RSB-Züge die heutigen Regionalzüge auf folgenden Relationen:

- Braunschweig – Uelzen (KBS 115)
- Braunschweig – Schöppenstedt (KBS 312)
- Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt (KBS 352)
- Braunschweig – Goslar/Bad Harzburg (KBS 353)

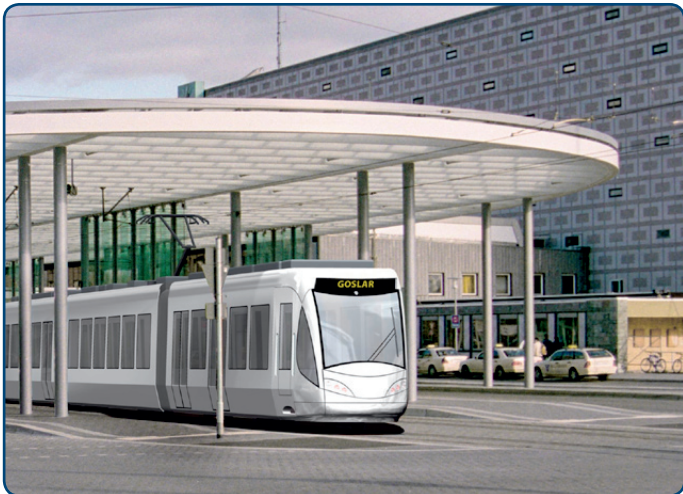
Für die RegioStadtBahn wird ein innovatives Fahrzeug eingesetzt, das sowohl in den Städten als auch auf Strecken der DB Netz AG fahren darf. Um das geplante Betriebskonzept fahren zu können, sind folgende Umbau- und Neubaumaßnahmen erforderlich:

- **in Braunschweig (Stadtbahnstrecke)**  
Einbau eines 3-Schienengleises wegen der unterschiedlichen Spurweiten der Stadtbahn und der RegioStadtBahn auf einer Länge von ca. 3,7 km zwischen Nahverkehrsbahnhof und Pressehaus sowie der Bau der Verbindungen zu den Gleisen der DB Netz AG. Neubau bzw. Anpassung von 7 Haltestellen (die Haltestellen Braunschweig-Rathaus und Braunschweig-Hamburger Straße entsprechen schon dem RSB-Standard).
- **in Salzgitter-Lebenstedt (Stadtbahnstrecke)**  
Neubau von Stadtbahngleisen auf einer Länge von ca. 4,6 km im Stadtgebiet Salzgitter-Lebenstedt von der Peiner Straße bis zum Endpunkt Salzgitter-Hans-Böckler-Ring und Anpassung von 3,7 km Eisenbahntrasse zwischen der Peiner Straße und dem Übergang zu den Gleisen der DB Netz AG westlich des Haltepunktes Salzgitter-Watenstedt. Neubau von 7 Haltestellen.
- **zwischen Braunschweig und Uelzen (Eisenbahnstrecke)**  
Anpassung der Strecke und der Stationen an den Betrieb mit RegioStadtBahnen mit Instandsetzung und Modernisierung auf einer Länge von ca. 94,6 km sowie Neu- und Umbau von sechs zweigleisigen Abschnitten und 28 Zugangsstellen (Uelzen entspricht schon dem RSB-Standard).

- **zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Schöppenstedt (Eisenbahnstrecke)**  
Anpassung der Strecke und der Stationen an den Betrieb mit RegioStadtBahnen mit Instandsetzung und Modernisierung auf einer Länge von ca. 29,8 km sowie Neubau eines zweigleisigen Abschnittes und 7 Zugangsstellen (Wolfenbüttel entspricht schon dem RSB-Standard).
- **zwischen Wolfenbüttel und Goslar/Bad Harzburg (Eisenbahnstrecke)**  
Anpassung der Strecke an den Betrieb mit RegioStadtBahnen und Modernisierung auf einer Länge von ca. 48,2 km sowie Neubau bzw. Anpassung von 5 Zugangsstellen (die Station Schladen entspricht schon dem RSB-Standard).
- **zwischen Braunschweig-Leiferde und Salzgitter-Watenstedt (Eisenbahnstrecke)**  
Anpassung der Strecke an den Betrieb mit RegioStadtBahnen mit Instandsetzung und Modernisierung auf einer Länge von ca. 10,6 km sowie Neu- bzw. Umbau von 4 Zugangsstellen.

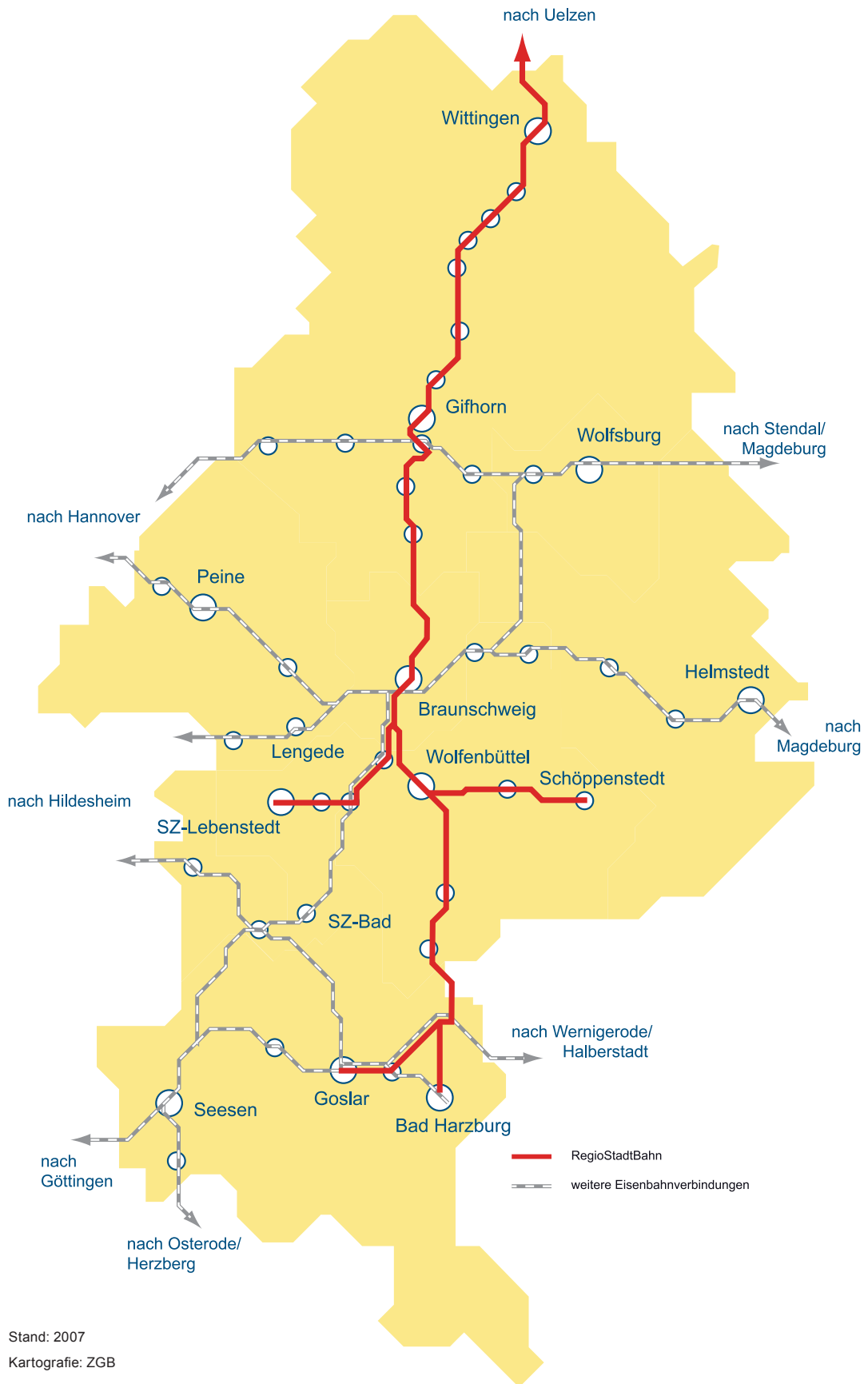
Für die Bedienung des Netzes der 1. Ausbaustufe sind 29 Fahrzeuge (einschließlich Reservefahrzeuge) vorgesehen.

Der für die RegioStadtBahn erforderliche Betriebshof soll vor Aufnahme des Betriebes im Jahre 2012 fertig gestellt sein.



# Streckennetz der RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe

Karte  
C2.2.2.2/1



Die Infrastruktur ist so ausgelegt, dass folgendes Betriebskostenkonzept gefahren werden kann. Die Fahrtenhäufigkeiten sind an das prognostizierte Fahrgastaufkommen angepasst.

Das Liniennetz für die Angebote von Montag bis Freitag umfasst folgende Linien (Karte 2.2.2.2/2):

- **Linie 1** Uelzen – Wittingen – Gifhorn – Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Bad Harzburg
- **Linie 10** Triangel – Gifhorn – Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Goslar
- **Linie 2** (Meine –) Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt
- **Linie 3** Braunschweig – Salzgitter, Hans-Böckler-Ring

Auf den Streckenabschnitten sind von Montag bis Freitag in der Normalverkehrszeit (ca. 6:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr) die folgenden Bedienungshäufigkeiten geplant:

- Uelzen – Wittingen (Grundtakt, zusätzliche Fahrten vorgesehen) 120-min-Takt
- Wittingen – Triangel 60-min-Takt
- Triangel – Braunschweig-Nordbahnhof 30-min-Takt
- Braunschweig-Nordbahnhof – Wolfenbüttel 15-min-Takt
- Wolfenbüttel – Schöppenstedt 30-min-Takt
- Wolfenbüttel – Vienenburg 30-min-Takt
- Vienenburg – Bad-Harzburg 60-min-Takt
- Vienenburg – Goslar 60-min-Takt
- Braunschweig-Nordbahnhof – Salzgitter, Hans-Böckler-Ring 30-min-Takt

In der morgendlichen Hauptverkehrszeit sind werktags von Meine nach Braunschweig zusätzliche Kurse gefahren. Nachfragespitzen werden durch Fahrten in Doppeltraktion aufgefangen. In den Schwachverkehrszeiten vor und nach der Normalverkehrszeit wird die Fahrtenhäufigkeit halbiert. In der Relation Uelzen – Wittingen wird in dieser Zeit der Grundtakt gefahren.

An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wird eine an die zu erwartende Nachfrage angepasste Bedienungshäufigkeit angeboten. Dadurch ändert sich auch die Durchbindung von Linienästen.

Das Liniennetz für die Angebote an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen umfasst folgende Linien (Karte 2.2.2.2/3):

- **Linie 1** Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Bad Harzburg
- **Linie 10** Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Goslar
- **Linie 12** Uelzen – Wittingen – Triangel – Gifhorn – Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt
- **Linie 3** Braunschweig – Salzgitter, Hans-Böckler-Ring

Auf den Streckenabschnitten sind an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen die folgenden Bedienungshäufigkeiten geplant:

• Uelzen – Wittingen – Triangel	120-min-Takt
• Triangel – Braunschweig-Nordbahnhof	60-min-Takt
• Braunschweig-Nordbahnhof – Wolfenbüttel	30-min-Takt
• Wolfenbüttel – Schöppenstedt	60-min-Takt
• Wolfenbüttel – Vienenburg	60-min-Takt
• Vienenburg – Bad-Harzburg	120-min-Takt
• Vienenburg – Goslar	120-min-Takt
• Braunschweig-Nordbahnhof – Salzgitter, Hans-Böckler-Ring	60-min-Takt

Das hier aufgeführte Fahrtenangebot stellt das Grundangebot dar, das vom beauftragten Verkehrsunternehmen gefahren werden soll und Grundlage der Leistungsbeschreibung ist. Es ist außerdem Grundlage für die Nutzen-Kosten-Untersuchung („Standardisierte Bewertung“) und die damit zusammenhängende Folgekostenrechnung. Dieses Grundangebot soll im Laufe des Betriebes entsprechend der Nachfrage und der wirtschaftlichen Möglichkeiten erweitert werden.

Karte  
C2.2.2.2/2

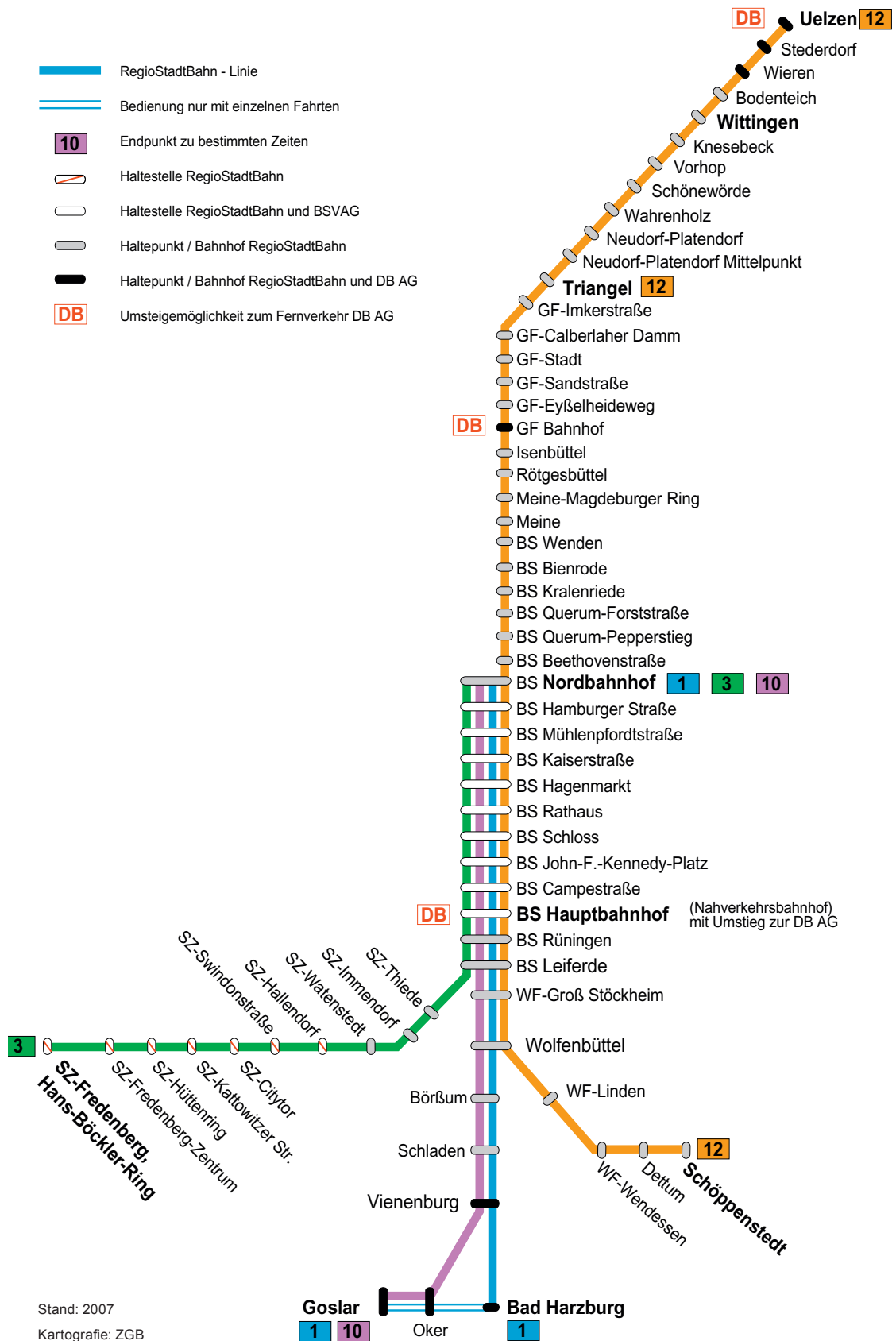
### Liniennetz RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe, montags bis freitags





# Liniennetz RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe, samstags sowie sonn- und feiertags

Karte C2.2.2.2/3



### RegioStadtBahn, weitere Ausbaustufen

Weitere Ausbaustufen werden realisiert, sofern sie sich als verkehrswirtschaftlich tragfähig erweisen (Karte C2.2.2.2/4). Folgende Abschnitte wurden schon vertieft untersucht:

- **Braunschweig – Herzberg (KBS 358)**

Die Verkehre auf der KBS 358 sollen nach Ablauf des Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG ab Dezember 2014 durch RegioStadtBahnen ersetzt werden. Dieser Schritt ist nach derzeitigem Stand für den ZGB kostenneutral umsetzbar.

- **Braunschweig – Wendeburg**

Im Rahmen eines Bürgerentscheids haben sich die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Wendeburg mehrheitlich für die RSB ausgesprochen. Genutzt würden Stadtbahntrassen der Verkehrs-AG, Schienentrassen zur Mülldeponie Braunschweig-Watenbüttel und eine stillgelegte, aber noch als Eisenbahnstrecke gewidmete Eisenbahntrasse. Zur Bedienung dieses Abschnittes würde die Linie 3 nach Harvesse verlängert.

- **Schöppenstedt – Schöningen (– Helmstedt)**

Hier kann eine vorhandene Eisenbahntrasse genutzt werden. Zur Bedienung würde die Linie 2 verlängert.

- **GF-Calberlaher Damm – GF-Christinenstift**

Diese innerstädtische Stadtbahnstrecke wäre neu zu bauen. Erforderlich würde auch der Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Meine und Gifhorn für einen 15-Min-Takt. Zur Bedienung würde die Linie 2 bis zur Haltestelle GF-Christinenstift verlängert werden.

### RegioStadtBahn, Ausbaustufe Braunschweig – Wolfsburg

Für eine RegioStadtBahn-Verbindung Braunschweig – Wolfsburg wurde eine Machbarkeitsstudie angefertigt. Diese Verbindung lässt hohe Fahrgastzahlen erwarten. Daher sind aufbauend auf den Erkenntnissen dieser Studie die Planungen zeitnah zu vertiefen und in Abhängigkeit von der Realisierung der RegioStadtBahn, 1. Ausbaustufe, umzusetzen.

Dem Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Wolfsburg und Braunschweig (Weddeler Schleife) zu einer durchgehend zweigleisigen Strecke kommt dabei eine hohe Bedeutung zu, da nur so die Fahrtenhäufigkeit zu einem ½-Stunden-Takt verdichtet werden kann. Alle Beteiligten sind aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass das im Bundesverkehrswegeplan 2003 als lfd. Nr. 9 des weiteren Bedarfs aufgeführte Vorhaben höher gestuft und zeitnah umgesetzt wird.

Unabhängig von diesen RegioStadtBahn-Planungen ist die Einrichtung neuer Stationen in Sülfeld, am Allerpark und in Vorsfelde voranzutreiben, die sowohl für den konventionellen Betrieb als auch für die RegioStadtBahn Bedeutung haben.

# RegioStadtBahn, weitere Ausbaustufen

Karte  
C2.2.2.2/4



### C2.2.2.3 RegioBusse

RegioBusse sind Bestandteil des regionalen ÖPNV-Netzes (s. Kap. C2.2.2). Sie bilden zusammen mit den Schienenverbindungen des SPNV das Rückgrat des regionalen ÖPNV. Eine Übersicht über die derzeitigen und auch weiterhin vorgesehenen RegioBus-Linien gibt die Tabelle C2.2.2.3.

Die planerischen Vorstellungen zu den RegioBus-Linien sind in den Teilnetzen im Kapitel C3.3 dargestellt.

Tabelle  
C2.2.2.3

### RegioBusse

Linie	VU	Verlauf	Linie	VU	Verlauf
100	VLG	Wesendorf – Wagenhoff – Kästorf – Gifhorn	630	KVG	SZ-Lebenstedt – Hallendorf – Adersheim – Wolfenbüttel
120	Hülsmann	Wittingen – Hankensbüttel	640	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede
140	Hülsmann	Gifhorn – Meinersen – Ahnsen	650	RBB	SZ-Bad – SZ-Ringelheim – Lutter – Seesen
160	VLG	Wolfsburg – Rühren – Brome	710	KVG	Wolfenbüttel – Winnigstedt
170	VLG	Wolfsburg – Weyhausen – Gifhorn	730	RBB	Schöppenstedt – Evessen – Sickte – Braunschweig
230	WVG	Wolfsburg – Flechtorf – Lehre – Wendhausen – Braunschweig	790	KVG	WF-Okertalsiedlung – SZ-Thiede/ Steterburg
370	KVG	Schöppenstedt - Schöningen - Helmstedt	810	RBB	Goslar – Oker – Bad Harzburg
380	KVG	Helmstedt – Grasleben – Velpke – Wolfsburg	820	KVG	Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage
390	KVG	Helmstedt – Süplingen – Frellstedt – Königslutter	830	RBB	Goslar – Hahnenklee – Clausthal-Zellerfeld
420	BSVAG	Braunschweig-Rathaus – Wolfenbüttel-Bahnhof	831	RBB	Goslar – Clausthal-Zellerfeld – Altenau
450	BSVAG	Sierße – Vechelde – Braunschweig-Europaplatz	832	RBB	Goslar – Wolfshagen – Hahnenklee
452	BSVAG	Braunschweig-Helmstedter Str. – Bornum am Elm	834	RBB	Goslar – Neuwallmoden
480	BSVAG	Groß Schwülper – Braunschweig-Watenbüttel – Braunschweig-Europaplatz	840	RBB	Clausthal-Zellerfeld – Altenau – St. Andreasberg
500	RBB	Eickenrode – Eddesse – Edemissen – Peine	850	KVG	St. Andreasberg – Braunlage
502	RBB	Harber – Peine	860	RBB	Goslar – Jerstedt – Liebenburg - Salzgitter-Bad
530	RBB	Peine – Ilsede – Broistedt – (Salzgitter-Lebenstedt)	440	KVB OHA	Clausthal-Zellerfeld – (Osterode)
560	KVM	Wipshausen – Wendeburg – Braunschweig-Europaplatz	450	RBB	(Herzberg) – (Bad Lauterberg) – St. Andreasberg
610	KVG	Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad	948	RegioBus H	(Hohenhameln) – (Mehrum) – Hämelerwald
620	KVG	SZ-Lebenstedt – SZ-Thiede/Steterburg – Braunschweig	neu		Wolfsburg – Königslutter

## Lokale (örtliche) Netze

### C2.2.3

Zur Erfüllung der örtlichen Verkehrsbedürfnisse sollen mindestens 12 Fahrtmöglichkeiten nach Stundengruppen über den Tag verteilt von und nach jedem Ortsteil gegeben sein (siehe Tabelle C2.2.3/1). Die Fahrten sollen entsprechend den örtlichen Erfordernissen auf die Verknüpfungspunkte des regionalen ÖPNV-Netzes (die zumeist identisch sind mit den Zentren) ausgerichtet sein und dort die lokalen ÖPNV-Angebote mit den regionalen vernetzen. Daher bietet es sich an, die lokalen ÖPNV-Angebote (siehe Tabelle C2.2.3/2) weitestgehend vertaktet bzw. rhythmisiert zu fahren. Der Schülerverkehr ist möglichst in den Linienverkehr zu integrieren. Da die lokalen Angebote somit sowohl die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten an den Verknüpfungspunkten als auch die Schulanfangs- und -endzeiten berücksichtigen müssen, wird es in einigen Fällen notwendig werden, eine geringfügige Verschiebung der Schulanfangs- und -endzeiten durchzuführen. Außerdem wird sich der Unterricht durch die fortschreitende Einführung von Ganztagschulen zunehmend in den Nachmittag ausdehnen. Diese zeitlichen Veränderungen und Anpassungen sind durch eine enge Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und dem Schulträger sowie den Schulen zu organisieren und umzusetzen.

Zwischen 07.00 und 19.00 Uhr sollten die lokalen ÖPNV-Angebote möglichst im Linienbetrieb fahren, zwischen 05.00 und 07.00 Uhr bzw. 19.00 und 22.00 Uhr können flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen, soweit nicht ein Linienbetrieb erforderlich wird.

Die Einführung von Stadtbusangeboten in größeren Städten (z. B. Peine und Helmstedt) wird für sinnvoll gehalten und planerisch unterstützt.

Reguläre (nachfrageunabhängige) Fahrten haben Vorrang vor nachfragegesteuerten Verkehren wie z. B. Anrufbussen, ALT oder AST.

### Angestrebtes Bedienungsgrundangebot in lokalen Netzen

Tabelle  
C2.2.3/1

Montag bis Freitag	5.00 - 9.00 Uhr	9.00 - 12.00 Uhr	12.00 - 15.00 Uhr	15.00 - 19.00 Uhr	19.00 - 22.00 Uhr
Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe	3	2	2	3	2

Samstag	6.00 - 9.00 Uhr	9.00 - 12.00 Uhr	12.00 - 16.00 Uhr	16.00 - 22.00 Uhr	
Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe	2	3	3	4	

Sonn- und Feiertage	5.00 - 9.00 Uhr	9.00 - 12.00 Uhr	12.00 - 15.00 Uhr	15.00 - 19.00 Uhr	19.00 - 22.00 Uhr
Anzahl Fahrtenpaare je Stundengruppe		2	2	2	

Tabelle  
C2.2.3/2

## ÖPNV-Angebote in lokalen Netzen

ÖPNV-Angebot im lokalen Verkehr	Beschreibung
Stadtbahn	verbindet Stadtteile mit zentralen städtischen Bereichen
	bedient nachfragestarke Relationen
	hält an allen Haltestellen
	fährt im Takt
Stadtbus	verkehrt in größeren Städten
	verbindet Stadtteile untereinander und mit zentralen städtischen Bereichen
	hält an allen Haltestellen
	bei mehreren Linien treffen sich die Busse an einer Rendezvous-Haltestelle oder es gibt mehrere definierte Verknüpfungspunkte
	fährt im Takt
Ortsbus	verkehrt innerhalb kleinerer Städte und in Gemeinden
	verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Zentrum
	bedient nachfragestärkere Verkehrsströme
	hält an allen Haltestellen
	bei mehreren Linien treffen sich die Busse an einer Rendezvous-Haltestelle oder es gibt mehrere definierte Verknüpfungspunkte
	fährt im Takt
Flexible Bedienungsformen [z. B. Anruf-Sammel-Taxi (AST), Bürgerbus]	verkehrt zu Zeiten und in Räumen schwacher ÖPNV-Nachfrage
	verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Zentrum
	hält an ausgewählten Haltestellen
	fährt teilweise nach telefonischer Anmeldung

### C2.2.3.1

## Stadtbahn

### Stadt Braunschweig

Um einen attraktiven Stadtbahnverkehr anbieten zu können, ist es Ziel den Stadtbahnverkehr zu beschleunigen bzw. zu bevorzugen.

Die Stadt Braunschweig hat folgende Planungen für den Bereich der Stadtbahn vorgesehen:

- Ausbau Stadtbahnstrecke zwischen Gliesmaroder Straße und Hagenmarkt.

In Untersuchung befinden sich zurzeit:

- Stadtbahnstrecke Leonhardplatz – Krematorium (Ausbau)
- Strecke Kanzlerfeld – Inselwall (Neubau)
- Strecke Grenzweg – Volkmarode-Nord (Neubau)
- westliche Innenstadtstrecke (Neubau)

Außerdem sollen mittel- bis langfristig weitere Stadtbahnprojekte untersucht werden:

- Stadtbahn Hamburger Straße zwischen A392 und Ring (Realisierung in Zusammenhang mit dem Projekt RegioStadtBahn)
- Stadtbahn Berliner Straße – Querumer Straße
- Stadtbahn Dibbesdorf – Hondelage
- Stadtbahn Europaplatz – Frankfurter Straße
- Stadtbahn Heidberg – Rautheim
- Stadtbahn Leonhardtstraße
- Stadtbahn Salzdahlumer Straße – Heidberg
- Stadtbahn bis Timmerlah
- Stadtbahn Wenden-Nord
- Stadtbahn nach Lamme

Diese Projekte werden voraussichtlich nicht während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans umgesetzt. Die Aufzählung dient lediglich der Freihaltung möglicher Trassen.

### **Stadt Wolfsburg**

Die Stadt Wolfsburg stellt Überlegungen für Stadtbahnverbindungen im Stadtgebiet Wolfsburg an. In der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes sollen Ergebnisse zu konkreten Stadtbahnverbindungen, -angeboten und -projekten vorgelegt werden.

### **Bus**

**C2.2.3.2**

Die Einführung von Stadtbusangeboten in größeren Städten (z. B. Peine, Gifhorn und Helmstedt) wird für sinnvoll gehalten und planerisch unterstützt. Weiter ist es Ziel, den Busverkehr zu beschleunigen bzw. zu bevorzugen.

### **Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen**

**C2.2.4**

#### **Verkehrsteilraum Landkreis Gifhorn/Stadt Wolfsburg**

##### **Region Hannover**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Region Hannover und der Stadt Gifhorn sowie zwischen Region Hannover und der Samtgemeinde Meinersen. Die Schienenverbindung Hannover – Lehrte – Gifhorn – Wolfsburg bietet hier ein ausreichendes Angebot auch für Reisende von und nach Wolfsburg.

**Landkreise Celle/Uelzen**

Verkehrsbeziehungen bestehen außerdem zwischen den Landkreisen Celle und der Stadt Gifhorn sowie zur Samtgemeinde Meinersen mit Schwerpunkt Müden/Aller. Einzelne Fahrtenangebote im Landkreis Celle entlang einer Achse Celle, Wienhausen, Langlingen sollten bis Müden weitergeführt werden. Dort ist eine Verknüpfung mit den lokalen Verkehrsangeboten denkbar. Im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre sollte eine Weiterführung nach Meinersen mit Verknüpfung zum regionalen ÖPNV-Netz oder eine direkte Führung nach Gifhorn geprüft werden.

Verkehrsbeziehungen bestehen außerdem zwischen den Landkreisen Celle und Uelzen und der Samtgemeinde Wesendorf, so dass einzelne Fahrtenangebote entlang einer Achse Celle, Lachendorf, Ahsbeck, Hohne, Ummern, Wesendorf, Wahrenholz denkbar sind.

Des Weiteren bestehen Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Landkreisen Celle und Uelzen und der Samtgemeinde Hankensbüttel sowie der Stadt Wittingen. Einzelne Fahrtenangebote im Landkreis Celle entlang einer Achse Celle, Lachendorf, Beedenbostel, Eldingen sollten über Steinhorst und Hankensbüttel bis Wittingen weitergeführt werden. Denkbar ist auch eine Verknüpfung der Angebote aus dem Landkreis Celle in Steinhorst mit dem lokalen Verkehrsangebot im Großraum Braunschweig. Detailliertere Überlegungen sollten im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre geprüft werden. Richtung Uelzen stellt das ÖPNV-Angebot auf der Schienenverbindung von Wittingen über das Grundzentrum Bad Bodenteich zum Mittelzentrum Uelzen ein ausreichendes Fahrtenangebot dar.

**Altmarkkreis Salzwedel**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel und den Gemeinden im Verbandsgebiet. Die Verkehrsbeziehungen konzentrieren sich auf die Samtgemeinde Brome, die Stadt Wittingen und die Stadt Wolfsburg.

**Verkehrsteilraum Landkreis Helmstedt/Stadt Wolfsburg**

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 01. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

**Ohrekreis**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Ohrekreis und den Gemeinden im Verbandsgebiet. Für die Beziehung von Oebisfelde nach Wolfsburg wird über die Regionalbahn ein ausreichendes Bedienungsangebot vorgehalten.

Für die Verkehrsbeziehung in die Samtgemeinde Velpke sind einzelne Fahrtenangebote wünschenswert, die entsprechend der Ausgestaltung bis Wolfsburg geführt oder in Velpke mit dem regionalen ÖPNV-Netz verknüpft werden könnten.

Verkehrsbeziehungen zwischen der Samtgemeinde Grasleben und Weferlingen sollten über einzelne lokale Fahrtenangebote abgewickelt werden, die in Grasleben an die RegioBus-Linie 380 Richtung Wolfsburg bzw. Helmstedt anknüpfen.



**Bördekreis**

Die Verkehrsbeziehungen bestehen zur Stadt Helmstedt. Verkehrsbedürfnisse aus Richtung Marienborn bzw. Eilsleben werden über die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig – Magdeburg abgedeckt, ebenso die Verkehrsbeziehungen nach Königslutter.

Verkehrsbeziehungen existieren auch zwischen dem Bördekreis und den Städten Helmstedt und Schöningen, sie sollten in den Relationen Helmstedt – Harbke und Schöningen – Hörsel über lokale Fahrtenangebote abgedeckt werden. Einzelne Kurse könnten bis Oschersleben entsprechend der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre durchgebunden werden.

**Verkehrsteilraum Landkreis Wolfenbüttel/Landkreis Helmstedt**

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 01. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

**Landkreis Harz**

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Landkreis Halberstadt und einzelnen Gemeinden im Verbandsgebiet bestehen insbesondere nach Braunschweig und Goslar.

Zwischen den Städten Braunschweig und Halberstadt besteht ein Verkehrsbedürfnis entlang der B 79 über Hessen und Dardesheim. Im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre könnten einzelne Fahrtenangebote der RegioBus-Verbindung Wolfenbüttel - Winnigstedt durchgehende Fahrten nach Halberstadt und eine Erschließung der an der B 79 liegenden Orte ermöglichen. Alternativ kommt auch die Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsangeboten z. B. in der Relation Winnigstedt – Hessen oder Osterwieck – Hornburg in Betracht.

Die Schienenverbindungen Braunschweig - Halberstadt sowie Goslar - Halberstadt werden über die Kursbuchstrecken 320, 330 und 353 hergestellt. In Vienenburg bestehen zwischen diesen Kursbuchstrecken Umsteigeverbindungen.

Aufgrund der räumlichen Nähe und der vorhandenen Verkehrsnachfrage erscheint auch eine Verbindung zwischen Osterwieck und Hornburg bzw. Schladen sinnvoll. Daher sollten einzelne Fahrtenangebote eingeplant werden, die Fahrtmöglichkeiten ggf. über Hornburg zum Verknüpfungspunkt Schladen ermöglichen.

**Ohrekreis**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Ohrekreis und den Gemeinden im Verbandsgebiet. Für die Beziehung von Oebisfelde nach Wolfsburg wird über die Regionalbahn ein ausreichendes Bedienungsangebot vorgehalten.

Für die Verkehrsbeziehung in die Samtgemeinde Velpke sind einzelne Fahrtenangebote wünschenswert, die entsprechend der Ausgestaltung bis Wolfsburg geführt oder in Velpke mit dem regionalen ÖPNV-Netz verknüpft werden könnten.

Verkehrsbeziehungen zwischen der Samtgemeinde Grasleben und Weferlingen sollten über einzelne lokale Fahrtenangebote abgewickelt werden, die in Grasleben an die RegioBus-Linie 380 Richtung Wolfsburg bzw. Helmstedt anknüpfen.

**Bördekreis**

Verkehrsbeziehungen bestehen zur Stadt Helmstedt. Verkehrsbedürfnisse aus Richtung Marienborn bzw. Eilsleben werden über die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig – Magdeburg abgedeckt, ebenso die Beziehungen nach Königslutter.

Verkehrsbeziehungen zwischen dem Bördekreis und den Städten Helmstedt und Schöningen sollten in den Relationen Helmstedt – Harbke und Schöningen – Hötensleben über lokale Fahrtenangebote abgedeckt werden. Einzelne Kurse könnten bis Oschersleben entsprechend der Verkehrsnachfrage im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre durchgebunden werden.

**Verkehrsteilraum Stadt Salzgitter/Landkreis Wolfenbüttel**

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 1. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

**Landkreis Harz**

Die Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Landkreis Halberstadt und einzelnen Gemeinden im Verbandsgebiet, insbesondere nach Braunschweig und Goslar.

Zwischen den Städten Braunschweig und Halberstadt besteht ein Verkehrsbedürfnis entlang der B 79 über Hessen und Dardesheim. Im Rahmen der Ausgestaltung der Verkehre könnten einzelne Fahrtenangebote der RegioBus-Verbindung Wolfenbüttel – Winnigstedt durchgehende Fahrten nach Halberstadt und eine Erschließung der an der B 79 liegenden Orte ermöglichen. Alternativ kommt auch die Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsangeboten z. B. in der Relation Winnigstedt – Hessen oder Osterwieck – Hornburg in Betracht.

Die Schienenverbindungen Braunschweig – Halberstadt sowie Goslar – Halberstadt werden über die Kursbuchstrecken 320, 330 und 353 hergestellt. In Vienenburg bestehen zwischen diesen Kursbuchstrecken Umsteigeverbindungen.

Aufgrund der räumlichen Nähe und der vorhandenen Verkehrsnachfrage erscheint auch eine Verbindung zwischen Osterwieck und Hornburg bzw. Schladen sinnvoll. Daher sollten einzelne Fahrtenangebote eingeplant werden, die Fahrtmöglichkeiten ggf. über Hornburg zum Verknüpfungspunkt Schladen ermöglichen.

**Landkreis Hildesheim**

Zwischen Salzgitter-Ringelheim, Baddeckenstedt, Groß Dungen und Hildesheim besteht eine Verkehrsachse mit entsprechenden Verkehrsnachfragewerten. Hier bietet der Schienenverkehr ein angemessenes Angebot.

Von Salzgitter aus besteht eine Verkehrsbeziehung zu Stadt und Landkreis Hildesheim. Fahrtenangebote bestehen über die Schienenverbindung Hildesheim – Lengede-Broistedt – Braunschweig mit einer Verknüpfung durch die RegioBus-Linie 640 aus Salzgitter-Lebenstedt am Bahnhof Lengede-Broistedt sowie über die Schienenverbindung Salzgitter-Bad – Verknüpfungspunkt Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim. Außerdem besteht eine Verbindung zwischen Hildesheim und der Samtgemeinde Baddeckenstedt durch die Linie 2320 Hackenstedt – Binder – Hildesheim.

## Verkehrsteilraum Landkreis Peine/Stadt Salzgitter

### Stadt und Landkreis Hildesheim

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Gemeinden Lengede und Lahstedt zu Stadt und Landkreis Hildesheim. Für sie wird u. a. auf der Schienenverbindung Hildesheim – Braunschweig mit Halten in Woltwiesche und Lengede-Broistedt ein Angebot vorgehalten. An den Haltepunkten Woltwiesche und Lengede-Broistedt bestehen Verknüpfungen mit den Fahrten der RegioBus-Linie 530 Peine – Lengede – Broistedt bzw. 640 Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede, so dass aus den Gemeinden Lengede und Lahstedt Anschlüsse in Richtung Hildesheim bestehen. Für die Relation Gemeinde Lahstedt – Hildesheim sind einzelne Fahrtenangebote sinnvoll, die über Groß Lafferde und Hoheneggelsen direkte Verbindungen schaffen.

Verkehrsbeziehungen zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Lichtenberg und dem Landkreis Hildesheim werden auch über die Buslinie 606 und den Umstieg am Bahnhof Baddeckenstedt zur Schienenverbindung Bad Harzburg – Goslar – Hildesheim – Hannover abgewickelt.

Verkehrsbeziehungen gibt es auch zwischen der Gemeinde Hohenhameln zu Stadt und Landkreis Hildesheim. Diese werden durch Fahrten von Groß Lafferde nach Hildesheim abgedeckt. Die Einführung direkter Fahrten zwischen Peine und Hildesheim kann geprüft werden und alternativ auch eine abgestimmte Umsteigebeziehung in Hohenhameln.

### Region Hannover

Ausgeprägt ist die Verkehrsbeziehung zwischen der Region Hannover und der Stadt Peine.

Verkehrsbeziehungen gibt es auch zwischen der Region Hannover und der Gemeinde Hohenhameln. Um diesen Fahrtwünschen zu entsprechen, wurde die vorhandene Busverbindung zum Bahnhof Hämelerwald in das regionale Netz als regionale Zubringerverbindung aufgenommen. Eine weitere Busverbindung besteht von Mehrum über Sehnde (mit Anbindung an den Bahnhof) und weiter über Ilten und Höver nach Hannover/Altenbekener Damm.

Verkehrsbeziehungen bestehen ebenfalls zwischen der Gemeinde Edemissen und der Region Hannover. Diese Verkehrsbedürfnisse sind z. T. abgedeckt über den RegioBus 500 Edemissen - Peine und über die Schienenverbindung nach Hannover. Der weitere Bedarf ist über die Bahnhöfe Dedenhausen und Dollbergen im lokalen Verkehr abzudecken.

## Verkehrsteilraum Landkreis Goslar

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 01. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

**Landkreis Harz**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Goslar, Bad Harzburg und Vienenburg in Richtung Wernigerode und Halberstadt. Diese Verkehrsbeziehungen werden über die Schienenverbindung von Goslar über Bad Harzburg und Vienenburg nach Wernigerode/Halberstadt/Halle und das entsprechende direkte Fahrtenangebot abgedeckt. Außerdem bestehen in Vienenburg Umsteigemöglichkeiten aus Goslar und Bad Harzburg nach Wernigerode und Halberstadt. Zusätzlich verbinden Buslinien von Bad Harzburg über Eckertal nach Wernigerode die Aufkommensschwerpunkte, die von der Schienenverbindung nicht erreicht werden. Es kommt auch die Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsangeboten z. B. in der Relation Osterwieck – Vienenburg in Betracht.

Im Oberharz sind Verkehrsbeziehungen in den Landkreis Wernigerode vorhanden, die von Braunlage ausgehen nach Drei Annen Hohne (Bahnhof der Brockenbahn) – Wernigerode. Gewünscht werden noch Verbindungen von Braunlage in Richtung Elbingerode, Blankenburg und Tanne, Hasselfelde, Ilfeld und Nordhausen. Hier sollen die lokalen Verkehre vernetzt werden mit der Möglichkeit durchgehende Verbindungen anzubieten. Die Verbindungen Richtung Elbingerode und Tanne haben eher lokalen Charakter.

**Landkreis Nordhausen**

Die Verbindung zwischen Braunlage und Nordhausen ist eine weiterführende Verbindung mit Anschluss an die Schienenangebote in Nordhausen und somit in der Ausgestaltung besonders zu beachten. Daher sollte möglichst ein regelmäßiges Fahrtangebot vorgesehen werden.

Im Übrigen bestehen gute Verkehrsbeziehungen zwischen dem Oberharz und Nordhausen über die Buslinie 455 Braunlage – Walkenried und die Kursbuchstrecke 358 Walkenried – Nordhausen.

**Landkreis Osterode**

Aufgrund der Verkehrsbeziehungen ist eine RegioBus-Verbindung über St. Andreasberg nach Bad Lauterberg mit einem regelmäßigen Fahrtenangebot sinnvoll. Anschlüsse an die Schienenverkehrsangebote sind in Abhängigkeit von den Planungen des ZVSN an einem Bus/Schiene-Verknüpfungspunkt herzustellen. Die Verbindung soll zusätzlich auch den touristischen Belangen entsprechen.

Von Braunlage aus ist der Landkreis Osterode gut über die im angenäherten Zweistundentakt (Mo – So) verkehrende Buslinie 455 Braunlage – Walkenried und die Kursbuchstrecke 358 Walkenried – Herzberg zu erreichen.

Zentrale Achse zur Querung des Oberharzes ist eine RegioBus-Linie als Verbindung der Mittelzentren und des Hochschulstandortes in Clausthal-Zellerfeld von Goslar über Clausthal-Zellerfeld nach Osterode am Harz mit Weiterführung nach Northeim oder Göttingen.

Verkehrsbeziehungen bestehen außerdem zwischen Seesen und dem Südharz. Sie werden über die Schienenstrecke Seesen – Osterode – Herzberg bedient.

**Landkreise Northeim und Göttingen**

Für Verkehrsbeziehungen zu den Landkreisen Northeim und Göttingen bieten die Schienenverbindungen über Kreiensen und Seesen ein ausreichendes Angebot. Verkehrsbeziehungen bestehen insbesondere von Seesen nach Bad Gandersheim und Kreiensen, die über die Schienenverbindung und die Buslinie 837 zwischen Seesen und Bad Gandersheim abgedeckt werden.

**Landkreis Hildesheim**

Verkehrsbeziehungen bestehen von Seesen über Rhüden nach Bockenem; die bestehenden Buslinien decken diese Verkehrsbeziehungen ab.

**Verkehrsteilraum Stadt Braunschweig**

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 01. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

**Landkreise Celle/Uelzen**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Landkreisen Celle und Uelzen und der Stadt Braunschweig. Einzelne Fahrtenangebote entlang der Bundesstraße B 214 könnten eine direkte schnelle Verbindung Richtung Celle schaffen. Für Verkehrsbeziehungen zwischen dem Landkreis Uelzen und der Stadt Braunschweig reichen die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig – Wittingen – Uelzen aus.

**Altmarkkreis Salzwedel/Ohrekreis**

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Altmarkkreis Salzwedel sowie dem Ohrekreis und der Stadt Braunschweig.

**Bördekreis**

Zwischen dem Bördekreis und der Stadt Braunschweig ist durch die Angebote auf der Schienenverbindung Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg ein ausreichendes Fahrtenangebot gegeben.

**Landkreis Harz**

Die Verkehrsbeziehungen zwischen den Landkreisen Halberstadt und Wernigerode und Braunschweig werden über die Kursbuchstrecken 353 und 330 abgedeckt. In Vienenburg bestehen zwischen diesen Kursbuchstrecken Umsteigeverbindungen.

**Landkreise Northeim/Göttingen**

Für Verkehrsbeziehungen zu den Landkreisen Northeim und Göttingen bietet die Schienenverbindung über Seesen ein ausreichendes Angebot.

**Landkreis Hildesheim**

Die Schienenverbindung zwischen der Stadt Hildesheim und der Stadt Braunschweig bietet ein Angebot für diese Verkehrsbeziehung.

**Region Hannover**

Ausgeprägt sind die Verkehrsbeziehungen zwischen der Region Hannover und der Stadt Braunschweig. Hier bietet die Schienenverbindung ein ausreichendes Bedienungsangebot.

### Verkehrsteilraum Stadt Salzgitter

#### Landkreis Hildesheim

Zwischen Salzgitter-Ringelheim, Baddeckenstedt, Groß Düngen und Hildesheim besteht eine Verkehrsachse mit entsprechenden Verkehrsnachfragewerten. Hier bietet der Schienenverkehr ein angemessenes Angebot.

Von Salzgitter aus besteht eine Verkehrsbeziehung zu Stadt und Landkreis Hildesheim. Fahrtenangebote bestehen über die Schienenverbindung Hildesheim – Lengede-Broistedt – Braunschweig mit einer Verknüpfung durch die RegioBus-Linie 640 aus Salzgitter-Lebenstedt am Bahnhof Lengede-Broistedt sowie über die Schienenverbindung Salzgitter-Bad - Verknüpfungspunkt Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim.

Verkehrsbeziehungen zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Lichtenberg und dem Landkreis Hildesheim werden auch über die Buslinie 606 und den Umstieg am Bahnhof Baddeckenstedt zur Schienenverbindung Bad Harzburg – Goslar – Hildesheim – Hannover abgewickelt.

#### Region Hannover

Für Verkehrsbedürfnisse von Salzgitter in die Region Hannover bestehen Fahrmöglichkeiten über Hildesheim auf den Schienenverbindungen.

### Verkehrsteilraum Stadt Wolfsburg

Im Land Sachsen-Anhalt wurden im Zuge der Kreisgebietsneuregelung am 01. Juli 2007 der Ohrekreis in Haldensleben und der Bördekreis in Oschersleben zum Landkreis Börde sowie die Landkreise Halberstadt, Wernigerode und Quedlinburg – letzterer grenzt nicht an das Verbandsgebiet – zum Landkreis Harz zusammengefasst. Die Analyse der Mobilität erfolgt nach der Gebietsstruktur vor dem 01.07.2007, bildet aber die Verkehrsbeziehungen korrekt ab.

#### Region Hannover

Die Schienenverbindung Hannover – Lehrte – Gifhorn – Wolfsburg bietet ein ausreichendes Angebot für Reisende von und nach Wolfsburg.

#### Ohrekreis

Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen dem Ohrekreis und den Gemeinden im Verbandsgebiet. Für die Beziehung von Oebisfelde nach Wolfsburg wird über die Regionalbahn ein ausreichendes Bedienungsangebot vorgehalten.

#### Bördekreis

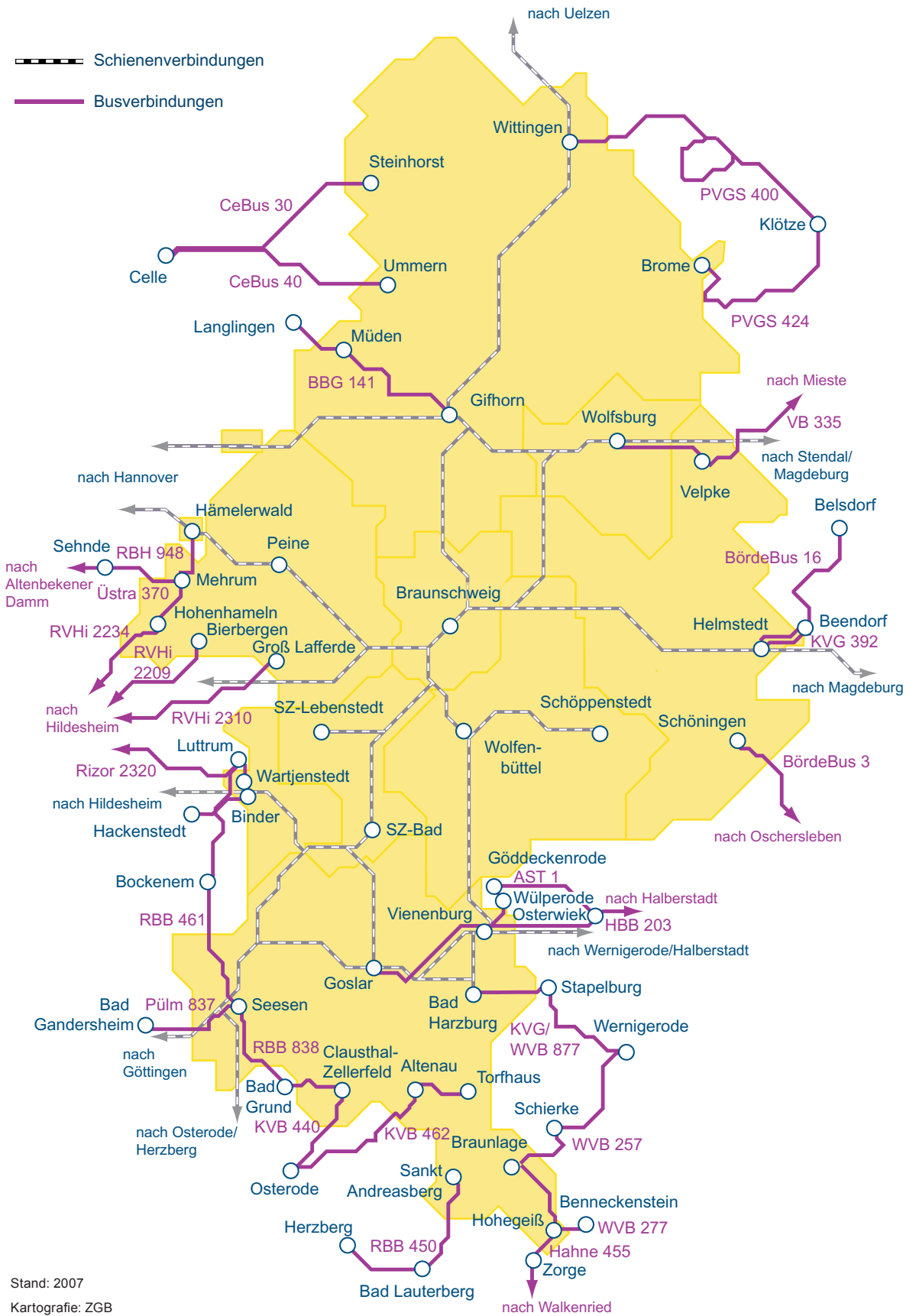
Die Verkehrsbeziehungen in die Stadt Wolfsburg sind schwach ausgeprägt.

#### Altmarkkreis Salzwedel

Die Verkehrsbeziehungen zum Altmarkkreis Salzwedel konzentrieren sich auf die Samtgemeinde Brome und die Stadt Wolfsburg.

# Nachbarschaftliche Verkehrsbeziehungen

Karte  
C2.2.4



Stand: 2007  
Kartografie: ZGB

Die Verkehrsbedienung im Großraum Braunschweig ist geprägt von einer heterogenen Unternehmensstruktur und einer sich daraus ergebenden ÖPNV-Angebotsstruktur. Die Verkehrsgebiete der ÖPNV-Unternehmen sind voneinander abgegrenzt, und es gibt in vielen Fällen keine gefestigte, institutionalisierte Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen, um im Interesse der Fahrgäste die Angebote aufeinander abzustimmen.

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

Der erste und der zweite Nahverkehrsplan für den Großraum Braunschweig haben bereits zu spürbaren Verbesserungen bei der Entwicklung des regionalen ÖPNV geführt. Die in den vorangegangenen Nahverkehrsplänen angestrebte Abstimmung der Verkehrsangebote durch die Verkehrsunternehmen bedarf jedoch einer weiteren unternehmensübergreifenden Optimierung.

Für die Zukunft ist sicherzustellen, dass Genehmigungen für Linienverkehre unter Berücksichtigung struktureller, verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Kriterien erteilt werden. Dafür muss künftig der Nahverkehrsplan die Voraussetzungen schaffen. Der Nahverkehrsplan bildet nach § 8 Abs. 3 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Genehmigungsbehörde hat bei der Erteilung von Genehmigungen einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmern führt. Die Planungsvorstellungen des Aufgabenträgers können also nur umgesetzt werden, wenn sie im Nahverkehrsplan so dargestellt sind, dass sie durch die Genehmigungsbehörde bei der Genehmigungserteilung berücksichtigt werden. Verkehrsunternehmen werden nur dann Aussicht auf Erteilung solcher Genehmigungen haben, sofern sie sich an den Vorgaben des Nahverkehrsplans orientieren, denn nach § 13 Abs 2a PBefG kann im öffentlichen Personennahverkehr die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 und 3 nicht in Einklang steht.

Vor dem Hintergrund des anstehenden Vergabe- und des zunehmenden Genehmigungswettbewerbs müssen deshalb durch den Nahverkehrsplan die Voraussetzungen für eine Genehmigungserteilung nach verkehrlichen, wirtschaftlichen und qualitativen Gesichtspunkten geschaffen werden. Eine entscheidende Hilfe kann dabei die Bildung von Teilnetzen sein. Auf Antrag kann die Genehmigung eines oder mehrerer Verkehrsunternehmen nach § 9 Abs. 2 PBefG für mehrere Linien gebündelt erteilt werden. Nachfolgend wird unter C3.1 ausgeführt, welche Kriterien bei der Teilnetzbildung gelten.

Den Teilnetzen sind heute vorhandene Buslinien zugeordnet, um die verkehrlichen Zusammenhänge zu verdeutlichen. Die Funktionen der Linien sind einschließlich der mit ihnen abgewickelten Schülerverkehre grundsätzlich zu erhalten, ohne dass alle Linien in der bei Erstellung des NVP bestehenden Form bestehen bleiben müssen. Bewerber für die Teilnetze können für den Bereich des Teilnetzes neue Linienverläufe entwickeln, die den verkehrlichen Ansprüchen



einschließlich des Schülerverkehrs genügen und für sie wirtschaftlich und betrieblich günstiger sind. Abweichungen bei RegioBus-Linien sind aber nur mit vorheriger Zustimmung des Aufgabenträgers zulässig.

Allgemeine Aussagen zum Bedienungsumfang erfolgen nicht bei den Teilnetzen, sondern im Kap. C2.2.2. Dort ist festgelegt, welches Mindestangebot angestrebt wird. Bei den Teilnetzen werden davon abweichende, ergänzende bzw. spezielle Regelungen getroffen oder vorgeschlagen. Bei der Vergabe der Teilnetze wird entscheidend sein, welches Angebot die Anforderungen des Nahverkehrsplans am besten erfüllt bzw. welches der Angebote, die die Anforderungen des Nahverkehrsplans erfüllen, das Beste ist.

## Grundsätzliche Aspekte zur Bildung von Teilnetzen

C3.1

### Bildung von Teilnetzen

C3.1.1

Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans werden erstmals Teilnetze für den Bereich des über das Personenbeförderungsrecht (PBefG) konzessionierten ÖPNV gebildet.

### Rechtsgrundlage und Begriffsbestimmung

C3.1.1.1

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

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

### C3.1.1.2 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 der Verpflichtung aus § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gerecht zu werden. Es soll verhindert werden, dass Unternehmen sich zunehmend auf ihre ertragsstarken Linien konzentrieren und ertragsschwächere Linien nicht mehr beantragt werden. Die Finanzierung der Aufrechterhaltung eines Verkehrsangebotes auf diesen Linien würde dann voll vom Aufgabenträger zu leisten sein, ohne dass eine Verrechnung mit Gewinnen anderer Linien stattfindet.

Aber auch für Verkehrsunternehmen besteht die Gefahr, dass im Zuge eines Genehmigungswettbewerbs Konkurrenten nur auf ertragsstarke Linien des „Alt-Konzessionärs“ abzielen und ihnen damit ggf. die Grundlage für den wirtschaftlichen Betrieb des übrigen Liniennetzes entziehen.

Durch die Bildung von Teilnetzen sollen Linien so zusammengefasst werden, dass sich gute und schlechte wirtschaftliche Risiken möglichst ausgleichen. Eine einzelne Linie innerhalb eines Teilnetzes unterliegt dann nicht mehr der Betrachtung, ob sie eigen- oder gemeinwirtschaftlich ist. Nur das gesamte Teilnetz selbst kann entweder komplett eigenwirtschaftlich oder komplett gemeinwirtschaftlich sein.

### C3.1.1.3 Kriterien zur Bildung von Teilnetzen

#### C3.1.1.3.1 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 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 sind aber auch die Teilnetze im regionalen Netz mit Hauptlinien auf den starken Verkehrsachsen sowie Zu- und Abbringerlinien für die „Feinerschließung“ in der Fläche sehr sinnvoll.

#### C3.1.1.3.2 Bildung betrieblicher Einheiten („Betrieb“)

Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung sollten daher unbedingt genutzt werden.

Auch wenn die bestehenden Genehmigungsstrukturen der Bestandsunternehmen nicht im Vordergrund der Teilnetze stehen, sollte beim Zuschnitt der Teilnetze die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen unbedingt beachtet werden. Auch die Lage der Schulstandorte und deren Einzugsbereiche sind sinnvollerweise zu berücksichtigen.

### **Bildung wirtschaftlicher Einheiten („Wirtschaftlichkeit“)**

**C3.1.1.3.3**

Die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwächerer Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien ist ein zulässiges Ziel unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung.

So profitiert etwa eine ertragsstarke Hauptlinie nicht unwesentlich von weniger profitablen Zubringerlinien. Ohne Teilnetze wären diese ggf. vom Aufgabenträger als gemeinwirtschaftlich auszuschreiben. Dies würde zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich führen.

### **Berücksichtigung mittelständischer Interessen („Wettbewerb“)**

**C3.1.1.3.4**

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

Folgende Kenngrößen sind als Orientierung verwendet worden:

- Für einen effektiven Fahrzeugumlauf sollte ein Teilnetz 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 %.

## C3.2

**Zeitliche Staffelung der Teilnetze**

Die Umsetzung von Teilnetzen durch die Vergabe der Genehmigungen für gebündelte Linien erfordert eine Vereinheitlichung der Genehmigungslaufzeiten im Teilnetz. Auslaufende Genehmigungen werden nur bis zu dem Zeitpunkt verlängert, zu dem die am längsten laufende Genehmigung innerhalb des Teilnetzes endet.

Die Unternehmen haben bei der Teilnetzbildung mitgewirkt. Sie wurden bereits vor der offiziellen Anhörung beteiligt und erhielten im Anhörverfahren Gelegenheit, Ihre Vorstellungen zum Nahverkehrsplan bzw. zur Teilnetzbildung zu äußern.

Auf der Grundlage der beschriebenen Kriterien und Randbedingungen wird das Verbandsgebiet in Teilnetze untergliedert. Im Folgenden werden für jedes Teilnetz ein Textteil, ein Tabellenteil sowie eine Karte mit den dazugehörigen Linienwegen dargestellt. Die Datengrundlage für die Tabellen bilden die Fahrpläne für die Stichtage Donnerstag, den 07.06.2007, Samstag, den 09.06.2007 und Sonntag, den 10.06.2007. Diese Tage lagen außerhalb der Schulferien. In den Karten sind nur Linien für die Verkehrstage Montag bis Freitag, mit dem Stichtag Donnerstag, 07.06.2007 enthalten. Linien, die nur samstags und/oder sonntags verkehren, sind in der Karte nicht abgebildet.

# 10-84

## Teilnetze

C3.3

### Teilnetz 10 Gifhorn

C3.3.1

Das Teilnetz umfasst den Stadtverkehr Gifhorn, die RegioBus-Linie 100 und die Buslinie 106. Eine direkte Verbindung von Wesendorf nach Gifhorn ist sicherzustellen. Durch eine Überlagerung der RegioBus-Linie 100 mit der Linie 102 werden von Montag bis Freitag und sonnabends bis ca. 14:00 Uhr zwei Fahrten pro Stunde angeboten. Dieser Angebotsumfang ist wie das übrige Angebot als Mindestangebot zu sichern.

Die RegioBus-Linie 100 stellt über den Rendezvouspunkt am Steinweg die Verknüpfung zum Stadtverkehr Gifhorn sicher. Durch die Linien 102 und 191 erfolgt die Verbindung zum Bahnhof Gifhorn; dort sind Übergänge von und zu den Nahverkehrszügen der Kursbuchstrecken 115 und 300 herzustellen. Außerdem ist die Verknüpfung der RegioBus-Linien 100 und 170 Gifhorn – Wolfsburg (Teilnetz 17) sicherzustellen. Diese Verknüpfung erfolgt zurzeit an der Haltestelle Gifhorn, Rathaus.

Die Linie 102 erfüllt neben ihrer regionalen Funktion Aufgaben im Stadtverkehr Gifhorn. Im Stadtverkehr sind durch das Rendezvousystem bzw. die Einrichtung weiterer Umsteigepunkte Verknüpfungen zu schaffen, um Verbindungen innerhalb des Stadtverkehrs zu ermöglichen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn müssen die Linien des Teilnetzes an die veränderten Strukturen angepasst werden, da die Zubringerfunktionen des Busverkehrs noch ausgeprägter sein werden und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn die Möglichkeit verbessern würde, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

In Wesendorf ist eine Verknüpfung der RegioBus-Linie 100 Gifhorn – Wesendorf mit der Buslinie Wesendorf – Hankensbüttel (s. TN 11) erforderlich, um die Verbindung Hankensbüttel – Wesendorf – Gifhorn zu sichern.

10

#### Strukturdaten Teilnetz 10: Gifhorn

##### • Stadt Gifhorn

<b>Einwohnerzahl gesamt</b>	<b>42143</b>	<b>Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)</b>	<b>Pendler:</b>
<b>Ortsteile:</b>			Auspendler 6492
Gamsen	4203	Isenbüttel	8800
Neubokel	936	Sassenburg	7100
Gifhorn	31867	Wolfsburg	7000
Wilsche	1826	Meinersen	5000
Kästorf	3214	Wesendorf	4900
Winkel	904	Braunschweig	3800
		Papenteich	3400
		Boldecker Land	600
			Einpendler 8493

- **Samtgemeinde Isenbüttel**
- **Samtgemeinde Wesendorf**

- s. Teilnetz 16**
- s. Teilnetz 11**

### Datenblatt zum Teilnetz 10 Gifhorn: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: August 2013

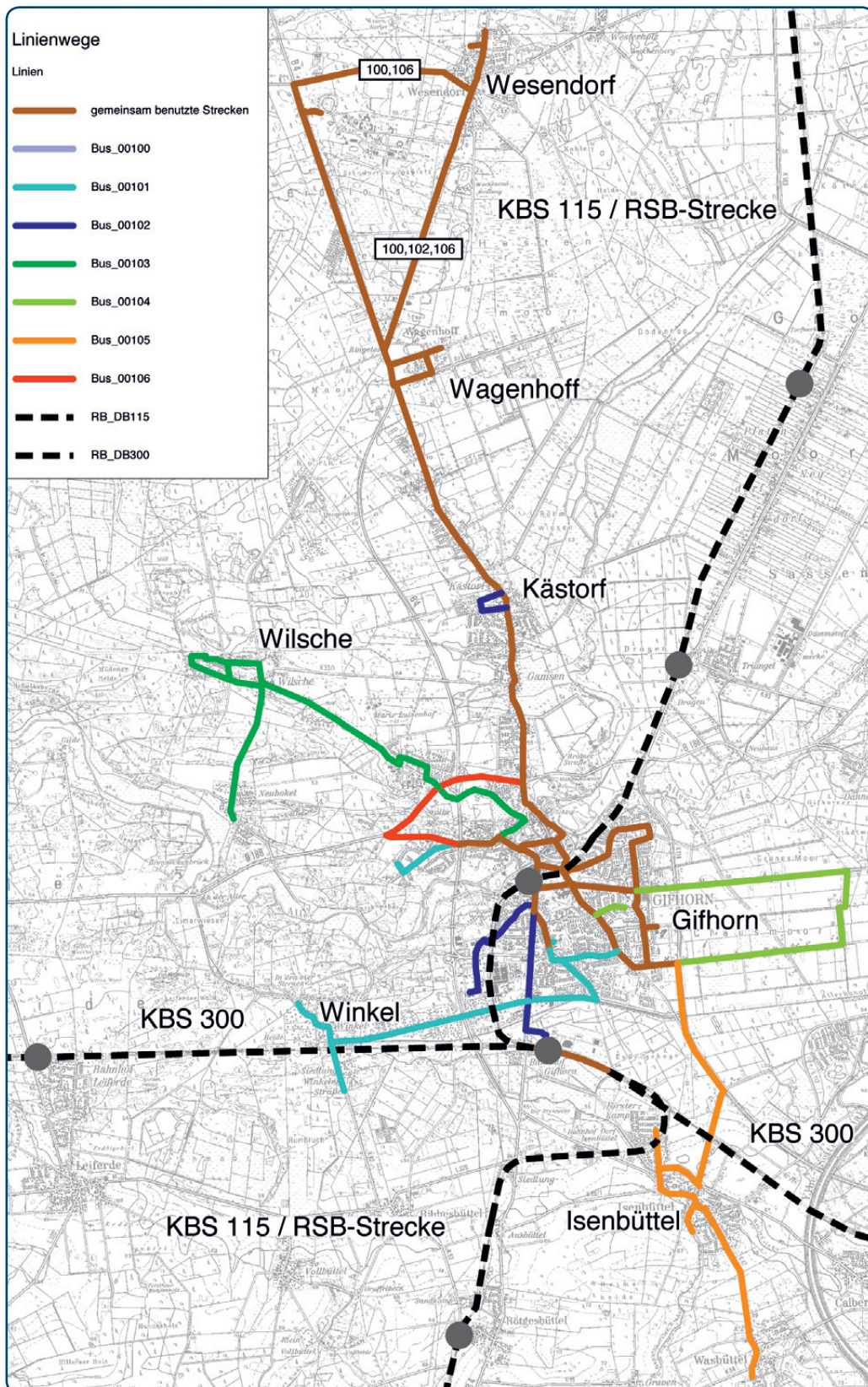
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
VLG	100	Wesendorf - Wagenhoff - Kästorf - Gifhorn	02.06.2012
VLG	101	Winkel - Stadtmitte - Am Wittkopsberg	31.03.2013
VLG	102	Wesendorf - Kästorf - Stadtmitte - Bahnhof (Süd) o. Heidland	27.05.2008
VLG	103	II. Koppelweg - Stadtmitte - Wilsche - Neubokel	30.04.2012
VLG	104	A. - Riese - Schule - Dannenbütteler Weg (Ringlinie)	31.07.2010
VLG	105	Wasbüttel - Isenbüttel - Gifhorn	27.05.2008
VLG	106	Wesendorf - Kaserne - Kästorf - Gifhorn	02.06.2012
VLG	DIFF_1	CityBus Stadtgebiet Gifhorn	25.08.2013
VLG	DIFF_13	ShuttleBus Stadtgebiet Gifhorn	25.08.2013

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
VLG	100	573	401	189
VLG	101	404	199	-
VLG	102	563	318	-
VLG	103	618	285	-
VLG	104	106	-	-
VLG	105	409	193	-
VLG	106	415	43	-
VLG	DIFF_1	k. A.	k. A.	k. A.
VLG	DIFF_13	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>3.088</b>	<b>1.440</b>	<b>189</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
VLG	100	144.396	20.843	11.537	176.776
VLG	101	101.808	10.349	-	112.157
VLG	102	141.876	16.538	-	158.414
VLG	103	155.736	14.844	-	170.580
VLG	104	26.712	-	-	26.712
VLG	105	103.068	10.035	-	113.103
VLG	106	104.580	2.255	-	106.835
VLG	DIFF_1	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
VLG	DIFF_13	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>778.176</b>	<b>74.865</b>	<b>11.537</b>	<b>864.578</b>

Teilnetz 10 Gifhorn

Karte  
C3.3.1



Stand: 2007  
Kartografie: ZGB

## C3.3.2

## Teilnetz 11 Wesendorf

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

Bei Einführung der RegioStadtBahn müssen die Linien des Teilnetzes an die veränderten Strukturen angepasst werden, da die Zubringerfunktionen des Busverkehrs noch ausgeprägter sein werden und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn die Möglichkeit verbessern würde, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

In Wesendorf ist eine Verknüpfung der RegioBus-Linie 100 Gifhorn – Wesendorf (s. TN 10) mit der Buslinie Wesendorf – Hankensbüttel erforderlich, um die Verbindung Hankensbüttel – Wesendorf – Gifhorn zu sichern.

## Strukturdaten Teilnetz 11: Wesendorf

## • Samtgemeinde Wesendorf

**Einwohnerzahl gesamt** 14573

**Ortsteile:**

Betzhorn	523
Groß Oesingen	2009
Klein Oesingen	118
Mahrenholz	97
Pollhöfen	225
Schönewörde	965
Teichgut	159
Ummern	1550
Wagenhoff	1149
Wahrenholz	3701
Weißenberg	530
Weisses Moor	119
Wesendorf	4891
Westerholz	496
Zahrenholz	281

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Gifhorn	5100
Wolfsburg	1400
Wittingen	1300
Hankensbüttel	1000

**Pendler:**

Auspendler	3352
Einpendler	430

- Samtgemeinde Hankensbüttel
- Stadt Wittingen

s. Teilnetz 12  
s. Teilnetz 12



## Datenblatt zum Teilnetz 11 Wesendorf: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Mai 2008

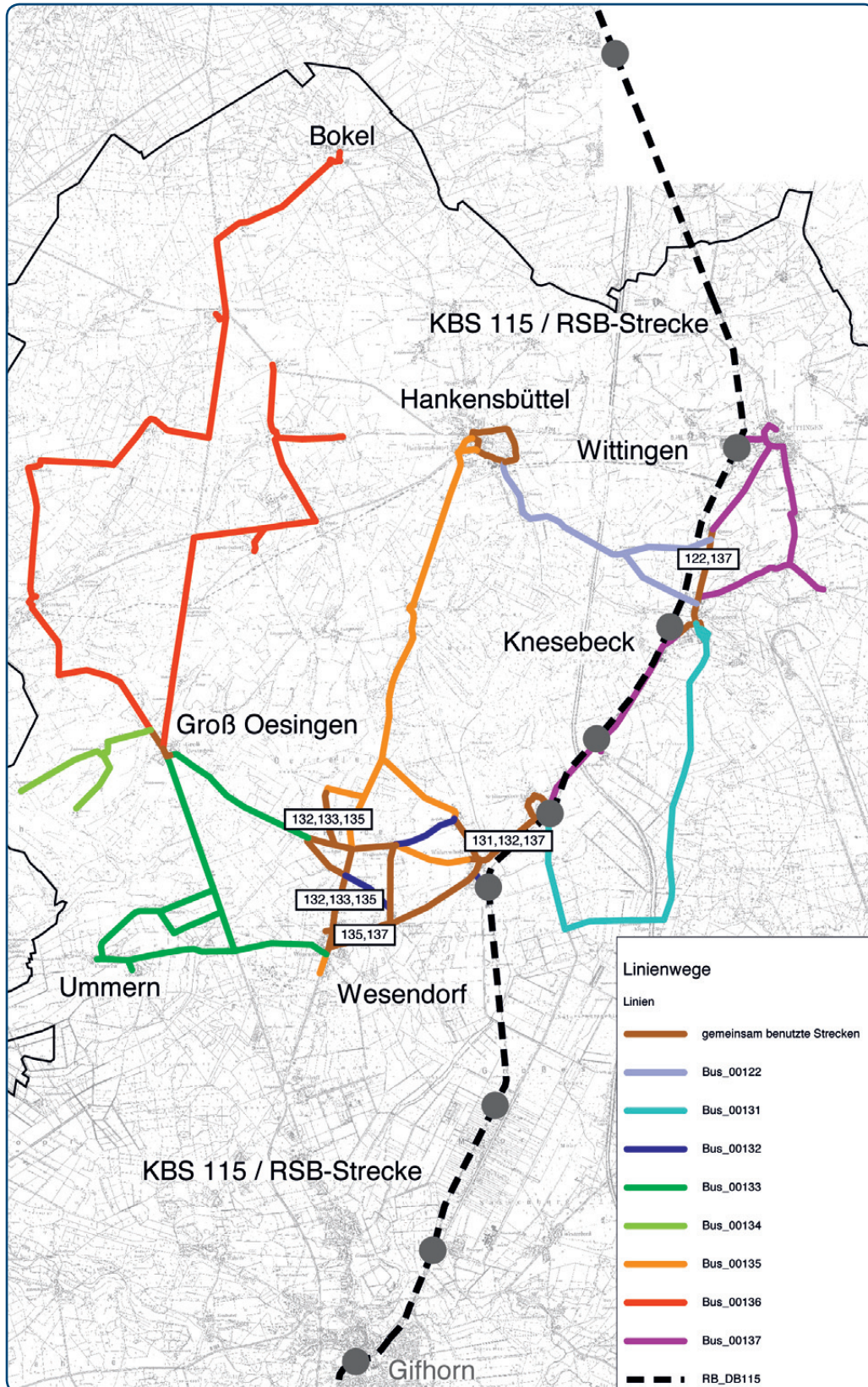
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
VLG	122	Knesebeck - Hankensbüttel	27.05.2008
VLG	131	Knesebeck - Transvaal - Schönewörde	27.05.2008
VLG	132	Wesendorf - Wahrenholz - Schönewörde	27.05.2008
VLG	133	Wesendorf - Ummern - Groß Oesingen	27.05.2008
VLG	134	Texas - Groß Oesingen	27.05.2008
VLG	135	Wesendorf - Wahrenholz - Hankensbüttel	27.05.2008
VLG	136	Bokel - Steinhorst - Groß Oesingen	27.05.2008
VLG	137	Wesendorf - Wahrenholz - Knesebeck - Wittingen	27.05.2008

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
VLG	122	209	-	-
VLG	131	223	-	-
VLG	132	153	-	-
VLG	133	447	180	-
VLG	134	120	-	-
VLG	135	456	-	-
VLG	136	52	-	-
VLG	137	936	259	-
<b>Summe</b>		<b>2.595</b>	<b>439</b>	<b>0</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
VLG	122	52.789	-	-	52.789
VLG	131	56.174	-	-	56.174
VLG	132	38.432	-	-	38.432
VLG	133	112.647	9.372	-	122.019
VLG	134	30.357	-	-	30.357
VLG	135	114.813	-	-	114.813
VLG	136	12.985	-	-	12.985
VLG	137	235.819	13.452	-	249.271
<b>Summe</b>		<b>654.015</b>	<b>22.825</b>	<b>0</b>	<b>676.840</b>

Karte  
C3.3.2

Teilnetz 11 Wesendorf



Stand: 2007  
Kartografie: ZGB

## Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel

C3.3.3

Dem Teilnetz 12 sind zusammenhängende Linien der Samtgemeinde Hankensbüttel und der Stadt Wittingen zugeordnet. Durch die Vergabe der Linien innerhalb eines Netzes wird sichergestellt, dass die Verkehrsbeziehungen im Schülerverkehr besser organisiert werden können. Bei der Umsetzung dieses Teilnetzes ist die Verknüpfung mit der Linie 163 (Teilnetz 14) in Wittingen zu berücksichtigen.

Die RegioBus-Linie 120 Hankensbüttel – Wittingen bedient eine aufkommensstarke Relation und stellt Anschlüsse am Bahnhof Wittingen an die KBS 115 her. Bei Einführung der RegioStadtBahn muss insbesondere die RegioBus-Linie 120 an die veränderten Strukturen angepasst werden, da die Zubringerfunktionen des Busverkehrs (Wittingen, Knesebeck, Vorhop) noch ausgeprägter sein werden und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn die Möglichkeit verbessern würde, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

In Wesendorf ist eine Verknüpfung der RegioBus-Linie 100 Gifhorn – Wesendorf (s. TN 10) mit der Buslinie Wesendorf – Hankensbüttel (s. TN 11) erforderlich, um die Verbindung Hankensbüttel – Wesendorf – Gifhorn zu sichern.

12

### Strukturdaten Teilnetz 12: Wittingen – Hankensbüttel

#### • Stadt Wittingen

**Einwohnerzahl gesamt** 12124

##### Ortsteile:

Boitzenhagen	250
Darrigsdorf	248
Erpensen	212
Eutzen	100
Gannerwinkel	140
Glüsing	226
Hagen	124
Kakerbeck	103
Knesebeck	2795
Küstorf	65
Lüben	104
Mahnburg	113
Ohrdorf	470
Plastau	44
Rade	168
Radenbeck	630

Schneflingen	149
Stöcken	255
Sudewittingen	145
Teschendorf	111
Vorhop	542
Wittingen	4924
Wollerstorf	32
Wunderbüttel	132
Zasenbeck	368

##### Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)

Hankensbüttel	2200
Wolfsburg	1300
Wesendorf	1300

##### Pendler:

Auspendler	1792
Einpender	799

## Fortsetzung

## Strukturdaten Teilnetz 12: Wittingen – Hankensbüttel

• **Samtgemeinde Hankensbüttel**

**Einwohnerzahl gesamt 9613**

**Ortsteile:**

Allersehl	142
Alt Isenhagen	66
Behren	160
Blickwedel	66
Bokel	383
Bottendorf	60
Dedelstorf	129
Emmen	851
Hagen	143
Hankensbüttel	3622
Langwedel	228
Lingwedel	105
Lüsche	94
Masel	95
Oerrel	485
Räderloh	123

Repke	161
Schweimke	239
Sprakensehl	489
Steimke	236
Steinhorst	1189
Weddersehl	96
Wentorf	129
Wettendorf	175
Wierstorf	124

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Wittingen	2200
Wesendorf	1000

**Pendler:**

Auspendler	1232
Einpendler	386

- **Samtgemeinde Brome**
- **Samtgemeinde Wesendorf**

**s. Teilnetz 14**  
**s. Teilnetz 11**

## Datenblatt zum Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Juli 2013

Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
Hülsmann	120	Wittingen - Hankensbüttel	13.07.2013
Hülsmann	121	Wittingen - Stöcken - Wittingen	13.07.2013
VLG	123	Groß Oesingen - Hankensbüttel	27.05.2008
VLG	124	Steinhorst - Dedelstorf - Hankensbüttel	27.05.2008
Hülsmann	125	Wittingen - Lessien	13.07.2013
VLG	126*	Hankensbüttel - Groß Oesingen - Steinhorst - Hankensbüttel	27.05.2008
VLG	127	Bokel (Zittel - Blickwedel) - Sprakensehl - Hankensbüttel	27.05.2008
VLG	128	Schweimke - Steimke - Hankensbüttel	27.05.2008
VLG	129*	Hankensbüttel - Sprakensehl - Bokel - Hankensbüttel	27.05.2008

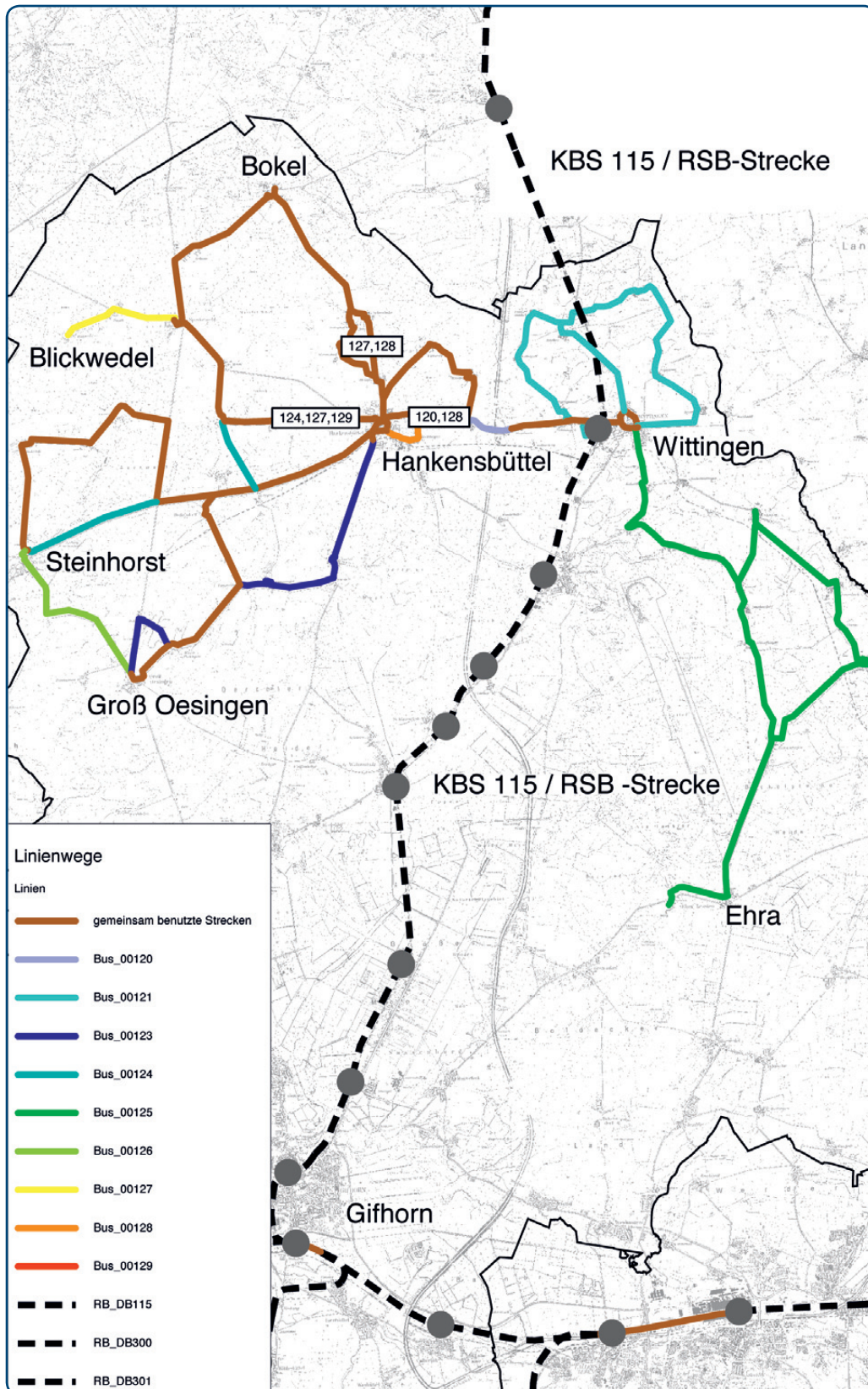
Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
Hülsmann	120	581	178	234
Hülsmann	121	404	182	137
VLG	123	342	-	-
VLG	124	478	-	-
Hülsmann	125	479	276	138
VLG	126*	424	-	-
VLG	127	360	-	-
VLG	128	196	-	-
VLG	129*	283	-	-
<b>Summe</b>		<b>3.548</b>	<b>636</b>	<b>508</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
Hülsmann	120	146.490	9.273	14.278	170.041
Hülsmann	121	101.865	9.475	8.337	119.677
VLG	123	86.292	-	-	86.292
VLG	124	120.435	-	-	120.435
Hülsmann	125	120.687	14.326	8.403	143.416
VLG	126*	106.815	-	-	106.815
VLG	127	90.777	-	-	90.777
VLG	128	49.333	-	-	49.333
VLG	129*	71.440	-	-	71.440
<b>Summe</b>		<b>894.133</b>	<b>33.075</b>	<b>31.017</b>	<b>958.225</b>

\* Linie verkehrt nur in Schulferien

Karte  
C3.3.3

## Teilnetz 12 Wittingen – Hankensbüttel



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## Teilnetz 13 Meinersen

C3.3.4

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

Innerhalb dieses Teilnetzes sind in Gifhorn an einer geeigneten Haltestelle Verknüpfungen mit den RegioBus-Linien 100 Wesendorf – Gifhorn (Teilnetz 10) und 170 Gifhorn – Wolfsburg (Teilnetz 17) zu schaffen.

Die RegioBus-Linie 140 hat zurzeit am Bahnhof Gifhorn-Stadt keine ausreichende Verknüpfung mit den Fahrten der KBS 115. Die Anschlüsse sind – vorrangig in und aus Richtung Braunschweig – soweit wie möglich zu verbessern. Außerdem sind so weit wie möglich Anschlüsse an die Nahverkehrszüge der KBS 300 an den Bahnhöfen Meinersen und Leiferde sowie am Bahnhof Gifhorn herzustellen. Am Bahnhof Gifhorn können die Anschlüsse auch durch einen Umstieg mit kurzer Übergangszeit durch eine andere Linie hergestellt werden (zurzeit durch die Linie 102).

Die Linie 145 ist in Leiferde mit der Linie 111 (Teilnetz 15) zu verknüpfen.

### Strukturdaten Teilnetz 13: Meinersen

#### • Samtgemeinde Meinersen

**Einwohnerzahl gesamt** 21065

##### Ortsteile:

Ahnsen	1199
Böckelse	187
Bokelberge	29
Brenneckenbrück	44
Dalldorf	404
Ettenbüttel	709
Flettmar	981
Gerstenbüttel	205
Gilde	86
Hahnenhorn	172
Hardesse	8
Hillerse	2375
Höfen	119
Leiferde	3915
Meinersen	4199
Müden-Dieckhorst	2512

Ohof	757
Päse	480
Seershausen	1566
Volkse	234
Warmse	43

##### Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)

Gifhorn	5100
Wolfsburg	1800
Braunschweig	1500
Edemissen	1000
Isenbüttel	700
Papenteich	700

##### Pendler:

Auspendler	4204
Einpendler	318

#### • Stadt Gifhorn s. Teilnetz 10

## Datenblatt zum Teilnetz 13 Meinersen: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: September 2015

Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
Hülsmann	140	Gifhorn - (Leiferde) - Meinersen - Ahnsen / Ohof	13.07.2013
Hülsmann	141	Gifhorn - Müden - Flettmar - Langlingen	13.07.2013
Hülsmann	142	Müden - Hahnenhorn - Bockelberge - Müden	13.07.2013
Hülsmann	143	Hillerse - Leiferde - Ohof - Meinersen (Müden)	13.07.2013
Hülsmann	144	Müden - Böckelse - Meinersen (Ringlinie)	13.07.2013
VLG	145	Dalldorf - Volkse - Leiferde	EE 31.03.2008 (01.09.2015)

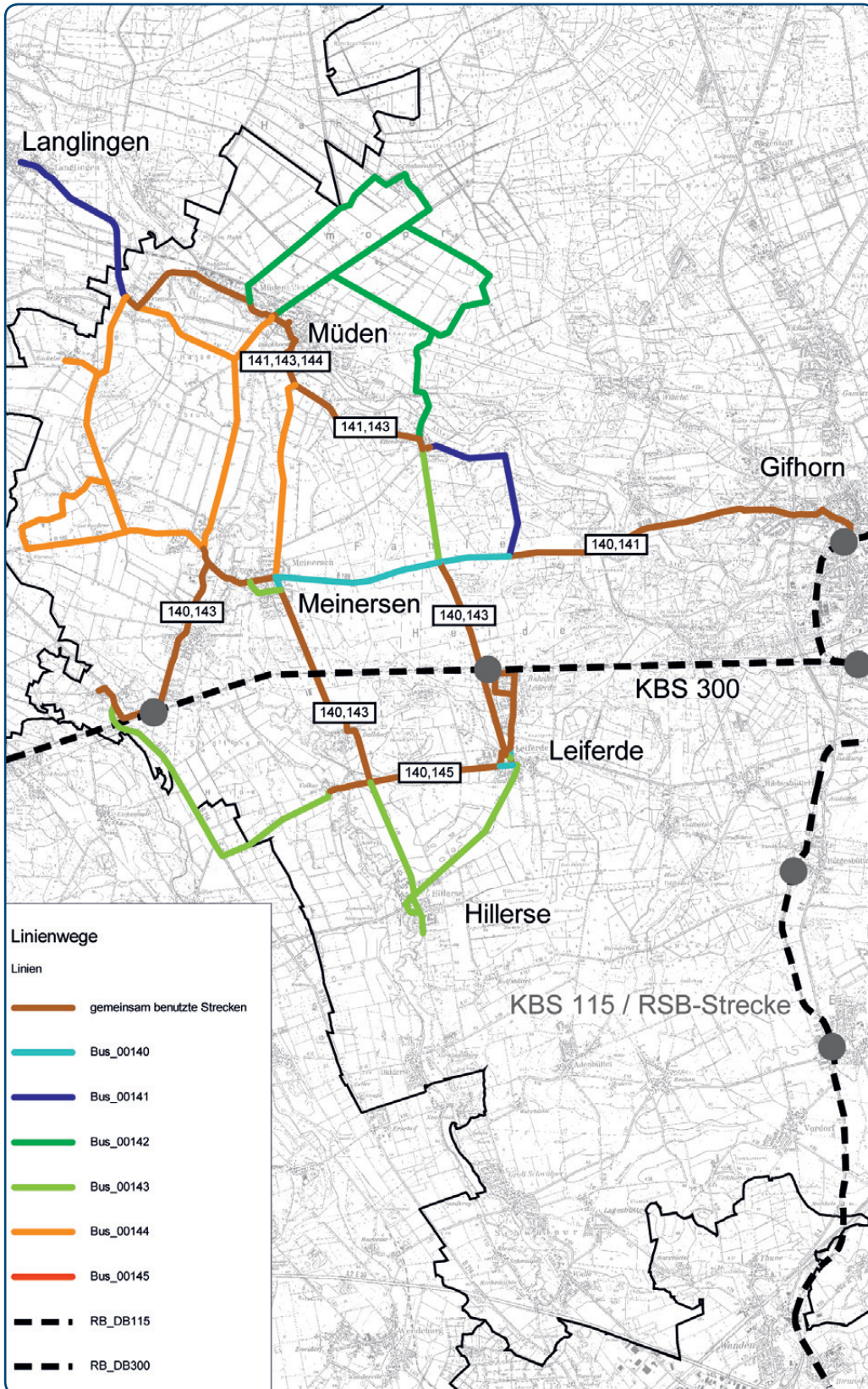
Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
Hülsmann	140	784	512	364
Hülsmann	141	538	342	253
Hülsmann	142	164	95	95
Hülsmann	143	370	166	118
Hülsmann	144	417	87	74
VLG	145	299	148	-
<b>Summe</b>		<b>2.572</b>	<b>1.349</b>	<b>904</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
Hülsmann	140	197.481	26.647	22.181	246.309
Hülsmann	141	135.543	17.772	15.433	168.748
Hülsmann	142	41.420	4.943	5.799	52.162
Hülsmann	143	93.278	8.625	7.169	109.072
Hülsmann	144	105.147	4.507	4.531	114.185
VLG	145	75.371	7.676	-	83.047
<b>Summe</b>		<b>648.239</b>	<b>70.170</b>	<b>55.114</b>	<b>773.523</b>



Teilnetz 13 Meinersen

Karte  
C3.3.4



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## C3.3.5

**Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg**

Das Teilnetz 14 besteht aus der RegioBus-Linie 160 Brome – Rühren – Wolfsburg und den lokalen (Zubringer-) Linien 161 – 164.

Bei der Umsetzung dieses Teilnetzes sind folgende Rahmenvorgaben zu erfüllen:

Die RegioBus-Linie 160 wird von Montag bis Sonnabend ca. 16:00 Uhr im Stundentakt, danach im Zweistundentakt betrieben. Der Stundentakt zwischen Brome und Rühren wird als ausreichend angesehen; in der Relation Rühren – Wolfsburg, Hbf überschneidet sich die RegioBus-Linie 160 auf dem Abschnitt Wendschott – Vorsfelde – Wolfsburg, Hbf insbesondere mit der Linie 202 des Stadtverkehrs Wolfsburg. Bei der Neugestaltung ist das Angebot so zu koordinieren, dass von Montag bis Sonnabend bis ca. 16:00 Uhr ein 30-Minutentakt zwischen Wolfsburg Hbf, Bahnhof und Rühren gefahren wird zwischen Rühren und Brome ein Stundentakt bis Brome. Sonnabends nach 16:00 Uhr und sonntags soll ein Stundentakt zwischen Wolfsburg und Rühren und ein Zweistundentakt zwischen Rühren und Brome gefahren werden. Der Fahrzeugeinsatz (Gelenkbus bzw. Solobus) muss sich an der Nachfrage orientieren. Sollte es zu einer Zusammenarbeit mehrerer Verkehrsunternehmen kommen, müssen diese über eine Kommunikationsmöglichkeit – direkt oder über eine gemeinsame Betriebsleitstelle – verfügen, um eine schnelle und einheitliche Kommunikation sicherzustellen.

Die Verknüpfung der RegioBus-Linie 160 mit den Nahverkehrszügen am Hauptbahnhof Wolfsburg ist zu verbessern. Soweit wie möglich sind auch Verknüpfungen mit den RegioBus-Linien 380 Helmstedt – Wolfsburg (Teilnetz 31) und 230 Braunschweig – Wolfsburg (Teilnetz 20) in Wolfsburg (Hauptbahnhof oder ZOB) herzustellen.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Seit September 2007 werden freitags und sonnabends Spätfahrten auf der RegioBus-Linie 160 und z. T. auch auf den Zubringerlinien angeboten, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu fahren. Spätverkehre bis ca. 1 Uhr nachts sollen deshalb an allen Verkehrstagen für Fahrten ab Wolfsburg angeboten werden.

Sollte in einer weiteren Ausbaustufe eine RegioStadtBahn-Bedienung eingeführt werden, müssen die Linien des Teilnetzes an die veränderten Strukturen angepasst werden, da die Zubringerfunktionen des Busverkehrs noch ausgeprägter sein werden und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn die Möglichkeit verbessern würde, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

14

## Strukturdaten Teilnetz 14: SG Brome – SG Boldecker Land – Sassenburg

### • Samtgemeinde Boldecker Land

**Einwohnerzahl gesamt** 9933

**Ortsteile:**

Barwedel	1039
Bokensdorf	990
Jembke	1807
Osloß	1981
Tappenbeck	1230
Weyhausen	2533

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Wolfsburg	9700
Brome	1300
Sassenburg	800
Gifhorn	600

**Pendler:**

Auspendler	3272
Einpendler	400

### • Samtgemeinde Brome

**Einwohnerzahl gesamt** 15508

**Ortsteile:**

Annebeck	152
Altendorf	230
Benitz	109
Bergfeld	934
Brechtorf	1111
Brome	2621
Croya	417
Ehra	1209
Eischott	858
Hoitlingen	525
Kaiserwinkel	109
Lessien	439
Parsau	1333

Rühen	2666
Tiddische	698
Tülau-Fahrenhorst	1044
Voitze	425
Wiswedel	101
Zicherie	283

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Wolfsburg	9800
Boldecker Land	1300

**Pendler:**

Auspendler	4808
Einpendler	97

- **Stadt Gifhorn**
- **Gemeinde Sassenburg**
- **Stadt Wittingen**
- **Stadt Wolfsburg**

- s. **Teilnetz 10**
- s. **Teilnetz 17**
- s. **Teilnetz 12**
- s. **Teilnetz 20**

## Datenblatt Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Dezember 2014

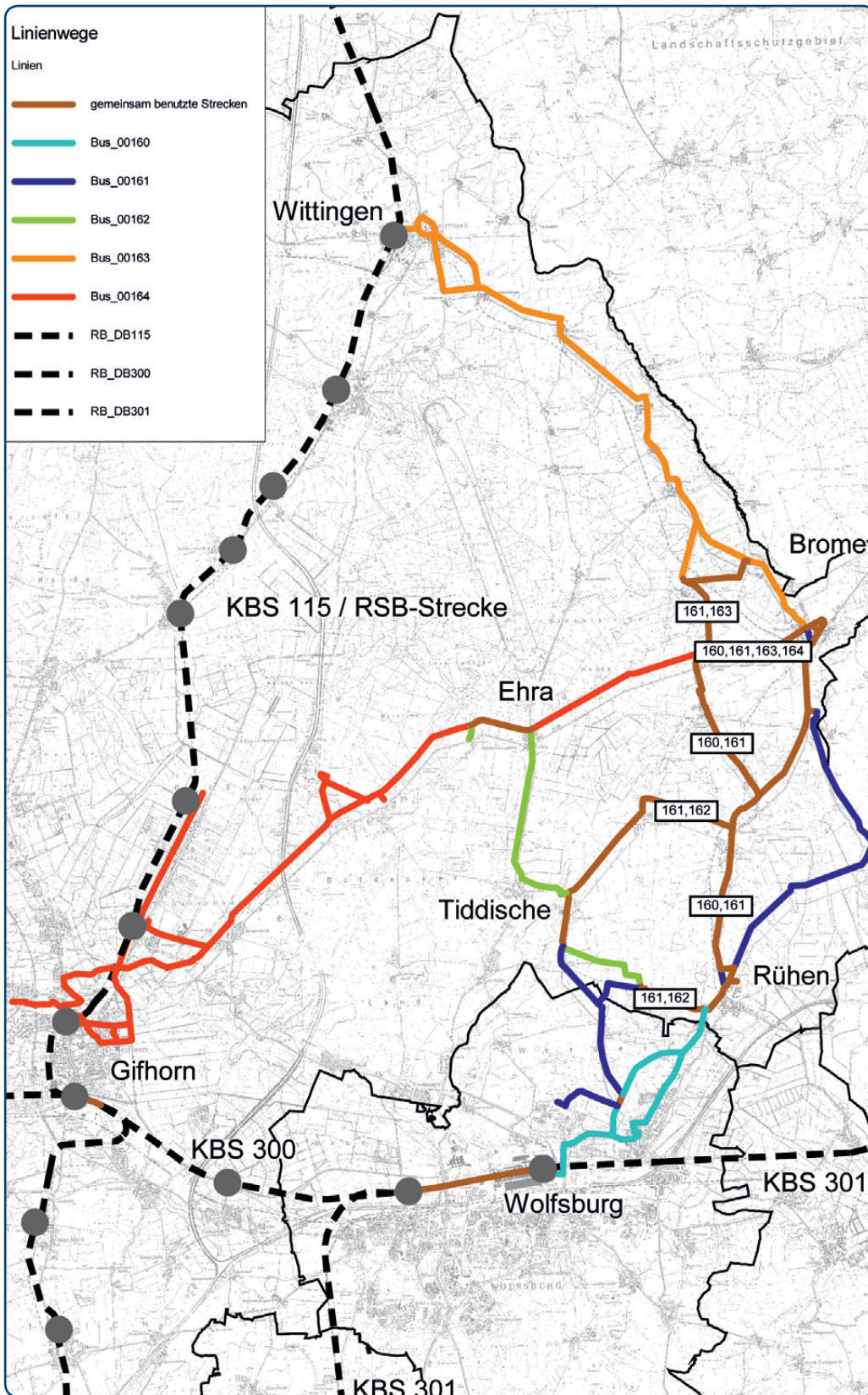
Linie		Linienvverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
VLG	160	Wolfsburg - Rühren - Brome	06.12.2014
VLG	161	Brome -Kaiserwinkel - Rühren - Wolfsburg Kreuzheide	06.12.2014
VLG	162	Ehra-Lessien - Tiddische - Rühren	06.12.2014
VLG	163	Wittingen - Brome (Zicherie)	06.12.2014
VLG	164	Brome - Sassenburg - Gifhorn	06.12.2014

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
VLG	160	1.179	781	421
VLG	161	451	-	-
VLG	162	622	266	160
VLG	163	801	415	323
VLG	164	836	401	143
<b>Summe</b>		<b>3.890</b>	<b>1.863</b>	<b>1.046</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
VLG	160	297.205	40.615	25.655	363.475
VLG	161	113.699	-	-	113.699
VLG	162	156.721	13.835	9.738	180.293
VLG	163	201.936	21.601	19.708	243.245
VLG	164	210.615	20.848	8.697	240.160
<b>Summe</b>		<b>980.175</b>	<b>96.899</b>	<b>63.798</b>	<b>1.140.872</b>

Teilnetz 14 Brome – Boldecker Land – Sassenburg

Karte  
C3.3.5



### C3.3.6 Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

Das Teilnetz 15 umfasst Verkehrsbeziehungen zwischen Gifhorn, dem südlichen Teil der Samtgemeinde Meinersen, dem westlichen Teil der Samtgemeinde Papenteich und Braunschweig sowie Meine/Schwülper. Wegen der verkehrlichen Verflechtungen mit dem Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel werden die Laufzeiten der Genehmigungen beider Teilnetze harmonisiert, damit beide Netze gleichzeitig vergeben werden können.

Außerdem bestehen in der Verkehrsbeziehung Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Didderse – Groß Schwülper – Braunschweig Verflechtungen mit dem Teilnetz 40 Braunschweig. Die Harmonisierung der Teilnetze 15 und 16 erfolgt zeitlich parallel (September 2015), so dass diese Teilnetze abgestimmt vergeben werden können.

Bei der Vergabe des Teilnetzes 15 sind die Verkehrsbeziehungen nach Braunschweig neu zu gestalten. Zurzeit wird die Relation Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Didderse – Groß Schwülper – Braunschweig, Wenden von der Linie 111 befahren. Die Linie 111 führt von Groß Schwülper über Lagesbüttel nach Braunschweig, Wenden. An der Endhaltestelle Heideblick liegt das Lessinggymnasium, das Ziel umfangreicher Schülerverkehre ist. Es besteht eine Verknüpfung mit der Stadtbahn der Braunschweiger Verkehrs-AG.

Die direkte Verkehrsbeziehung in das Zentrum Braunschweigs besteht mit der Linie 111 nicht. Fahrgäste, die den direkten Weg nach Braunschweig nehmen wollen, müssen in Groß Schwülper in die RegioBus-Linie 480 (Teilnetz 40) umsteigen. Die RegioBus-Linie 480 führt von Groß Schwülper, Schule über Klein Schwülper, Rothemühle nach Braunschweig und bedient dort u. a. die Haltestellen Klinikum Celler Straße, Amalienplatz, Radeklint und endet am Europaplatz. Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an den Haltestellen Radeklint und Europaplatz.

Deshalb ist eine umsteigefreie Verbindung der Linien 111 und 480 zu prüfen, so dass eine Linie Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Didderse – Groß Schwülper – Braunschweig, Europaplatz entstehen könnte. Der Ast von Groß Schwülper nach Braunschweig, Wenden könnte in Groß Schwülper mit der neuen durchgehenden Linie verknüpft werden, so dass sich Umsteigebeziehungen auch zwischen Wenden und den von der neuen Linie bedienten Orten im Landkreis Gifhorn ergeben.

Alternativ besteht die Möglichkeit, aus dem südlichen Teil der Samtgemeinde Papenteich eine verbesserte Anbindung an die Stadtbahn in Braunschweig zu schaffen (z. B. Haltestelle Rüsterweg oder Wenden, Heideblick), um durch ein dichteres Fahrplanangebot im Halbstundentakt attraktivere Verbindungen nach Braunschweig zu schaffen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss das Buslinienetz ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden, da die Zubringerfunktionen des Busverkehrs noch ausgeprägter sein werden und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn die Möglichkeit verbessern würde, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen. Direkte Fahrten zwischen Gifhorn und Braunschweig wären dann einzustellen.

Die Linie 111 ist in Leiferde mit der Linie 145 (Teilnetz 13) zu verknüpfen.

# 15

## Strukturdaten Teilnetz 15: Braunschweig – Meine/Schwülper

### • Samtgemeinde Papenteich

**Einwohnerzahl gesamt** 23530

**Ortsteile:**

Abbesbüttel	1205
Adenbüttel	1431
Bechtsbüttel/Meinholz	520
Didderse	1415
Eickhorst	472
Grassel	854
Gravenhorst	289
Groß Schwülper	2756
Lagesbüttel	1404
Meine	3778
Ohnhorst	93
Rethen	1220
Rolfsbüttel	303
Rötgesbüttel	2272
Rothemühle	1176

Vordorf	1621
Walle	1401
Wedelheine	923
Wedesbüttel	513

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Braunschweig	20100
Gifhorn	3400
Wolfsburg	3200
Isenbüttel	1700
Wendeburg	1300
Meinersen	600

**Pendler:**

Auspendler	6451
Einpendler	718

- **Stadt Braunschweig**
- **Stadt Gifhorn**
- **Samtgemeinde Isenbüttel**
- **Samtgemeinde Meinersen**
- **Gemeinde Wendeburg**

- s. **Teilnetz 40**
- s. **Teilnetz 10**
- s. **Teilnetz 16**
- s. **Teilnetz 13**
- s. **Teilnetz 52**

## Datenblatt Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: September 2015

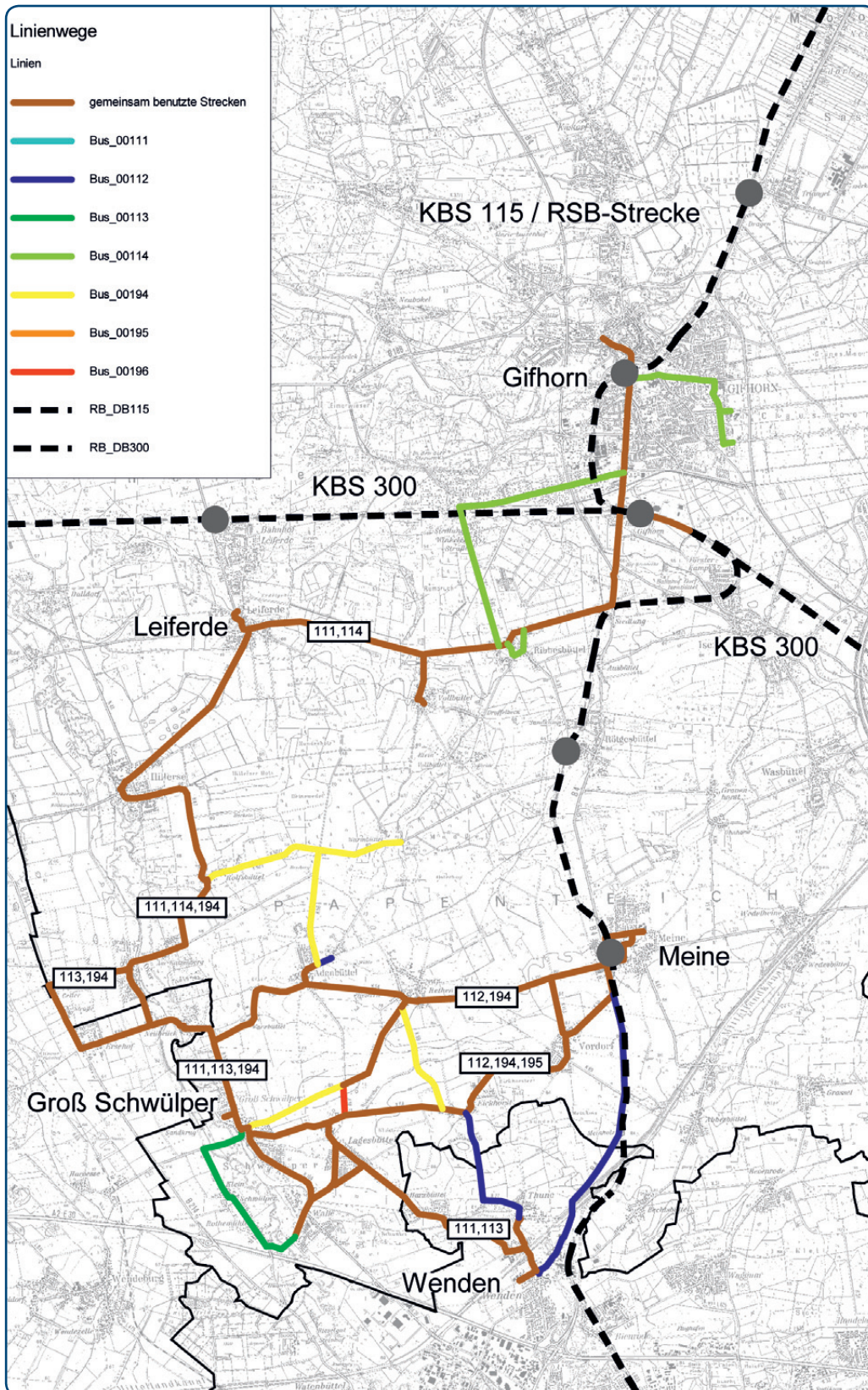
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
VLG	111	Braunschweig-Wenden - Groß Schwülper - Leiferde - Gifhorn	EE 31.12.2007 (01.09.2015)
BSVAG	112	Adenbüttel - Rethen - Vordorf - Eickhorst - Braunschweig-Wenden	06.08.2012
VLG	113	Groß Schwülper - Braunschweig-Wenden	EE 31.12.2007 (01.09.2015)
VLG	114	Didderse - Leiferde - Gifhorn	EE 31.12.2007 (01.09.2015)
VLG	194	Groß Schwülper - Didderse - Adenbüttel - Meine	EE 31.12.2007 (01.09.2015)
VLG	195	Walle - Lagesbüttel - Vordorf - Meine	EE 31.12.2007 (01.09.2015)
VLG	196*	Walle - Groß Schwülper - Adenbüttel - Lagesbüttel - Meine	EE 31.12.2007 (01.09.2015)

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
VLG	111	1.220	827	321
BSVAG	112	407	193	-
VLG	113	169	-	-
VLG	114	83	-	-
VLG	194	469	235	88
VLG	195	199	187	70
VLG	196	* s. Linien 194 / 195		
<b>Summe</b>		<b>2.546</b>	<b>1.443</b>	<b>479</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
VLG	111	307.485	43.016	19.557	370.058
BSVAG	112	102.503	10.056	-	112.560
VLG	113	42.468	-	-	42.468
VLG	114	20.800	-	-	20.800
VLG	194	118.222	12.234	5.382	135.838
VLG	195	50.164	9.742	4.286	64.192
VLG	196	* s. Linien 194 / 195			
<b>Summe</b>		<b>641.641</b>	<b>75.048</b>	<b>29.224</b>	<b>745.914</b>



## Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper

Karte  
C3.3.6

Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## C3.3.7

**Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel**

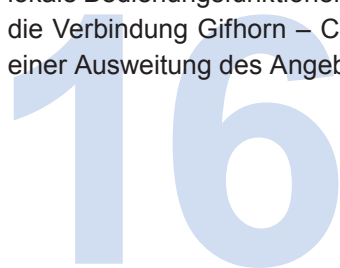
Das Teilnetz 16 umfasst den Bereich der Samtgemeinde Isenbüttel mit den Verkehrsbeziehungen nach Meine, Gifhorn, Wolfsburg und Braunschweig. Wegen der verkehrlichen Verflechtungen mit dem Teilnetz 15 Braunschweig – Meine/Schwülper werden die Laufzeiten der Genehmigungen beider Teilnetze harmonisiert, damit beide Netze gleichzeitig vergeben werden können.

Das Angebot der Linie 191 ist weiterzuentwickeln. Zusammen mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig ist zu prüfen, ob auf der Linie 191 direkte Fahrten eingerichtet werden können, die die Lücken der KBS 115 zwischen Gifhorn und Braunschweig schließen. Bis zur Betriebsaufnahme der RegioStadtBahn könnten zusätzliche direkte Fahrten mit kürzerer Fahrzeit gegenüber der heutigen Linie 191 die Attraktivität des ÖPNV in der Relation Gifhorn – Braunschweig erhöhen und zusätzliche Fahrgäste anziehen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss das Buslinienetz an die veränderten Strukturen angepasst werden, da die Zubringerfunktionen des Busverkehrs noch ausgeprägter sein werden und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn die Möglichkeit verbessern würde, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen. Direkte Busfahrten zwischen Gifhorn und Braunschweig wären dann einzustellen.

Das Teilnetz 16 wird hinsichtlich der Genehmigungslaufzeiten mit dem Teilnetz 20 Wolfsburg abgestimmt, um eine umsteigefreie Verknüpfung in der Relation von Gifhorn über Isenbüttel und Calberlah nach Wolfsburg zu realisieren. Dort besteht zurzeit die Linie 181 (VLG) von Gifhorn über Ausbüttel, Isenbüttel, Calberlah, Edesbüttel, Allenbüttel, Jelpke und Wettmershagen nach Sülfeld. In Sülfeld besteht eine gut abgestimmte Umsteigemöglichkeit zur Linie 203 (WVG), die von Sülfeld über Wolfsburg-Fallersleben und die Haltestelle ZOB zum Bahnhof Wolfsburg fährt. Erster Schritt zur Umsetzung der RegioBus-Verbindung Gifhorn – Calberlah – Wolfsburg ist die Herstellung einer umsteigefreien Verbindung durch eine betriebliche Verknüpfung der Linien VLG 181 und WVG 203. In diesem Zusammenhang ist die Linienführung des Linienteils Sülfeld – Gifhorn zu überprüfen. Außerdem ist zur Vermeidung paralleler Verkehre eine Abstimmung mit den Fahrten auf der KBS 300 erforderlich.

Als zweiter Schritt wird der Angebotsumfang bzw. eine Angebotserweiterung zu untersuchen sein. Grund ist die bestehende RegioBus-Verbindung 170 Wolfsburg – Weyhausen – Osloß – Dannenbüttel – Gifhorn (Teilnetz 17). Über diesen RegioBus und über die KBS 300 wird ein großer Teil des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen Gifhorn und Wolfsburg abgewickelt. Die RegioBus-Linie 170 benötigt für die Gesamtstrecke nur 46 Minuten, während die Fahrt über Calberlah – Sülfeld ca. 80 Minuten dauert. Grund für die lange Fahrzeit ist der oben dargestellte Linienverlauf. Die VLG-Linie 181 übernimmt in der Samtgemeinde Isenbüttel auch lokale Bedienungsfunktionen, die von einer anderen Linie übernommen werden müssten, wenn die Verbindung Gifhorn – Calberlah – Sülfeld – Wolfsburg direkt geführt wird. Deshalb muss einer Ausweitung des Angebotes eine Analyse der Fahrgastnachfrage vorhergehen.



## Strukturdaten Teilnetz 16: Meine – Isenbüttel

### • Samtgemeinde Isenbüttel

Einwohnerzahl gesamt 15443

#### Ortsteile:

Allenbüttel	247
Allerbüttel	803
Ausbüttel	322
Calberlah	3264
Edesbüttel	115
Isenbüttel	6300
Jelpke	140
Ribbesbüttel	750
Vollbüttel	987
Wasbüttel	1900
Wettmershagen	519

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)

Gifhorn	8900
Wolfsburg	6900
Braunschweig	1900
Papenteich	1800
Meinersen	700

#### Pendler:

Auspendler	4944
Einpendler	561

- **Stadt Braunschweig**
- **Stadt Gifhorn**
- **Samtgemeinde Papenteich**
- **Stadt Wolfsburg**

- s. Teilnetz 40
- s. Teilnetz 10
- s. Teilnetz 15
- s. Teilnetz 20

## Datenblatt Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: September 2015

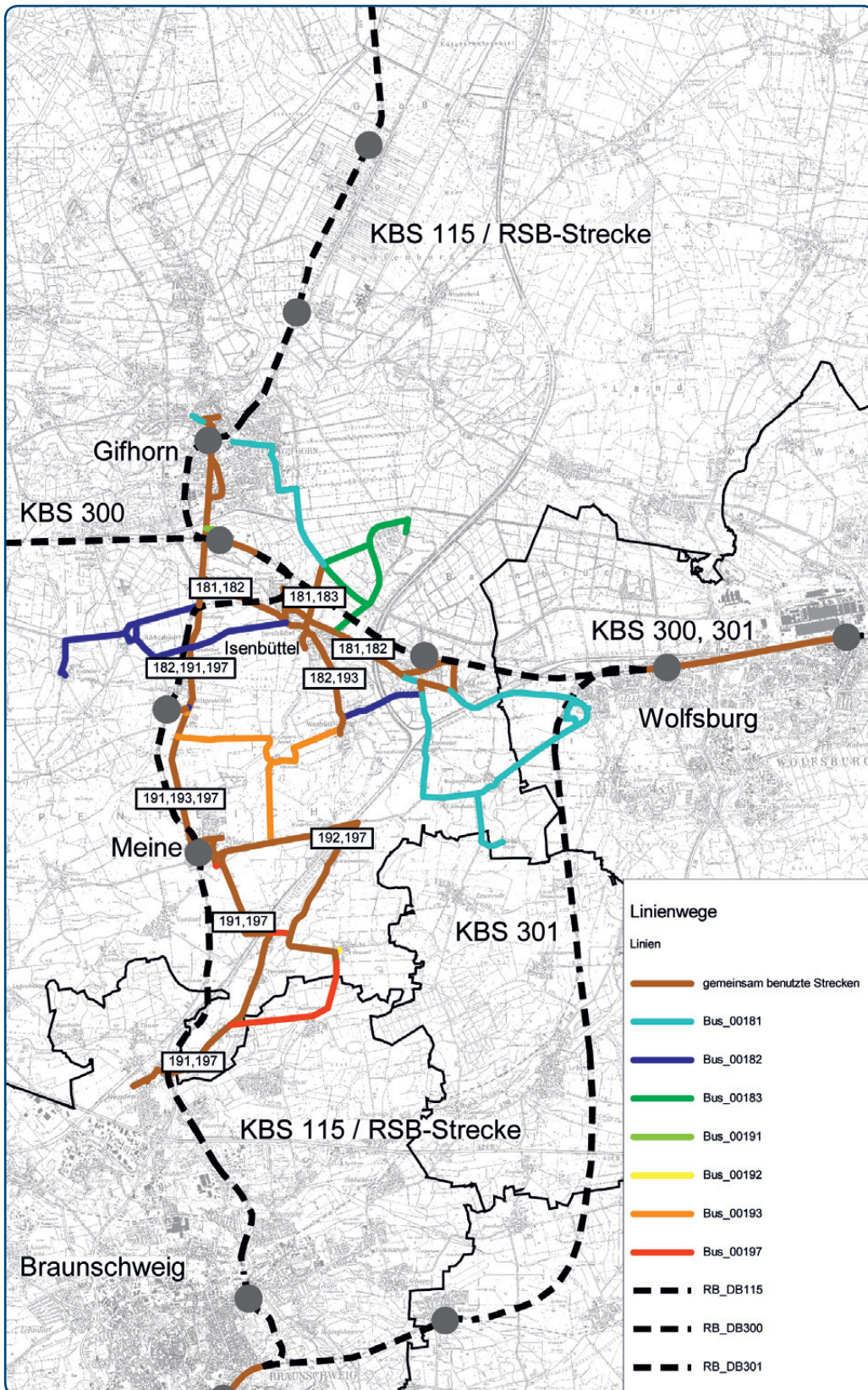
Linie		Linienvverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
VLG	181	(Detmerode) Sülfeld - Calberlah - Isenbüttel - Gifhorn	EE 31.12.2007 (01.09.2015)
VLG	182	Ausbüttel - Vollbüttel - Isenbüttel - Calberlah	EE 31.12.2007 (01.09.2015)
VLG	183	Tankumsee - Isenbüttel	EE 31.12.2007 (01.09.2015)
VLG	191	Gifhorn - Meine - Abbesbüttel - BS-Wenden	01.05.2014
VLG	192	Grassel - Wedelheine - Meine	01.05.2014
VLG	193	Meine - Gravenhorst - Isenbüttel	01.05.2014
VLG	197	Gifhorn - Meine - Abbesbüttel - BS-Wenden	01.05.2014

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
VLG	181	936	338	196
VLG	182	258	-	-
VLG	183	133	30	30
VLG	191	725	588	135
VLG	192	257	166	39
VLG	193	252	203	48
VLG	197	147	-	-
<b>Summe</b>		<b>2.708</b>	<b>1.325</b>	<b>447</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
VLG	181	235.769	17.593	11.931	265.293
VLG	182	65.135	-	-	65.135
VLG	183	33.540	1.554	1.823	36.918
VLG	191	182.805	30.561	8.229	221.595
VLG	192	64.639	8.609	2.376	75.623
VLG	193	63.440	10.574	2.919	76.933
VLG	197	37.056	-	-	37.056
<b>Summe</b>		<b>682.386</b>	<b>68.891</b>	<b>27.278</b>	<b>778.554</b>

Teilnetz 16 Meine – Isenbüttel

Karte  
C3.3.7



Stand: 2007  
Kartografie: ZGB

**C3.3.8 Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land**

Das Teilnetz 17 besteht aus der RegioBus-Linie 170 Gifhorn – Osloß – Weyhausen – Wolfsburg und den lokalen (Zubringer-) Linien 171 – 173.

Bei der Umsetzung dieses Teilnetzes sind folgende Rahmenvorgaben zu erfüllen:

Die RegioBus-Linie 170 wird von Montag bis Sonnabend bis ca. 16:00 Uhr im Stundentakt, danach im Zweistundentakt betrieben. In der Hauptverkehrszeit an den Verkehrstagen von Montag bis Freitag ist auf der RegioBus-Linie 170 ein Halbstundentakt auf dem Abschnitt Osloß – Weyhausen – Wolfsburg wünschenswert.

Die Verknüpfung der RegioBus-Linie 170 mit den Nahverkehrszügen am Hauptbahnhof Wolfsburg ist zu verbessern. Soweit wie möglich sind auch Verknüpfungen mit den RegioBus-Linien 380 Helmstedt – Wolfsburg (Teilnetz 31) und 230 Braunschweig – Wolfsburg (Teilnetz 20) in Wolfsburg (Hauptbahnhof oder ZOB) herzustellen. Außerdem ist die RegioBus Linie 170 in Gifhorn mit der RegioBus-Linie 100 Wesendorf – Gifhorn (Teilnetz 10) zu verknüpfen. Diese Verknüpfung erfolgt zurzeit an der Haltestelle Gifhorn, Rathaus.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Seit September 2007 werden freitags und sonnabends Spätfahrten auf der RegioBus-Linie 170 und z. T. auch auf den Zubringerlinien angeboten, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu fahren. Spätverkehre bis ca. 1 Uhr nachts sollen deshalb an allen Verkehrstagen für Fahrten ab Wolfsburg angeboten werden.

Bei Einführung der RegioStadtBahn müssen die Linien des Teilnetzes an die veränderten Strukturen angepasst werden, da die Zubringerfunktionen des Busverkehrs noch ausgeprägter sein werden und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn die Möglichkeit verbessern würde, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

**Strukturdaten Teilnetz 17: Sassenburg – Boldecker Land**

• **Gemeinde Sassenburg**

<b>Einwohnerzahl gesamt</b> 11042	<b>Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)</b>	<b>Pendler:</b>
<b>Ortsteile:</b>		Auspendler 3388
Dämmstoffwerk 0	Gifhorn 7200	Einpendler 331
Dannenbüttel 1690	Wolfsburg 3800	
Grußendorf 1876	Boldecker Land 800	
Neudorf-Platendorf 2732		
Stüde 714		
Triangel 2116		
Westerbeck 1819		

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

## Datenblatt Teilnetz 17 Sassenburg - Boldecker Land: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Dezember 2014

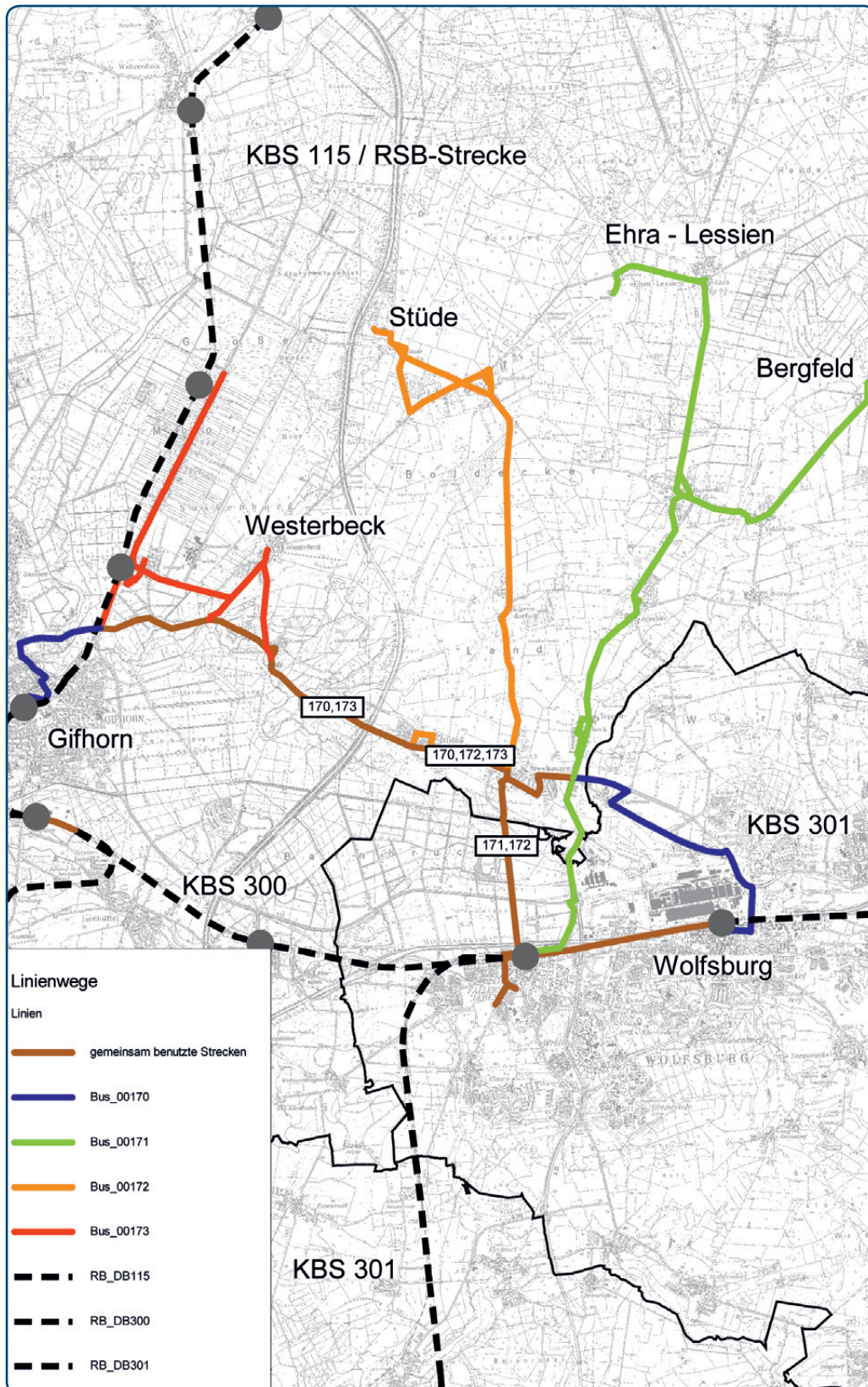
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
VLG	170	Wolfsburg - Weyhausen - Gifhorn	06.12.2014
VLG	171	Ehra-Lessien - Weyhausen - Fallersleben	06.12.2014
VLG	172	Stüde - Grußendorf - Weyhausen - Fallersleben	06.12.2014
VLG	173	Platendorf - Westerbeck - Dannenbüttel - Weyhausen	06.12.2014

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
VLG	170	963	734	367
VLG	171	503	428	190
VLG	172	521	377	161
VLG	173	331	69	53
<b>Summe</b>		<b>2.318</b>	<b>1.608</b>	<b>772</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
VLG	170	242.686	38.174	22.391	303.251
VLG	171	126.855	22.234	11.592	160.680
VLG	172	131.384	19.594	9.845	160.823
VLG	173	83.304	3.609	3.257	90.170
<b>Summe</b>		<b>584.229</b>	<b>83.611</b>	<b>47.084</b>	<b>714.924</b>

Karte  
C3.3.8

## Teilnetz 17 Sassenburg – Boldecker Land



Stand: 2007

Kartografie: ZGB



## Teilnetz 20 Wolfsburg

### C3.3.9

Im Teilnetz 20 sind die Linien des Stadtbusverkehrs Wolfsburg und die RegioBus-Linie 230 Wolfsburg – Braunschweig sowie die Berufsverkehre der WVG innerhalb der Stadt Wolfsburg (im Einzelfall auch darüber hinaus) zum VW-Werk zusammengefasst. 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.

Eine Aufteilung in mehrere städtische Teilnetze ist nicht sachgerecht, weil das zusammenhängende Netz innerhalb der Stadt Wolfsburg nur durch einen Betreiber sichergestellt werden kann. Nur so können die komplexen verkehrlichen Zusammenhänge im Verkehrsnetz abgebildet werden. Die Liniengestaltung muss vor allem im Interesse der Fahrgäste liegen, so dass heute wie künftig städtische Linien als Durchmesser- oder Radiallinien gestaltet sind bzw. sein werden. Solche Linien könnten einem Liniennetz nicht eindeutig zugeordnet werden, wenn man z. B. von einer Einteilung des Stadtgebietes in verschiedene Teilnetze ausgeht.

Durch den Zuschnitt des Teilnetzes 20 hat ein Unternehmen die Möglichkeit, die Verkehre so zu planen, dass ein möglichst großer Teil der Fahrgäste in dichtem Takt umsteigefrei fahren kann und dass die Verknüpfungen im Fahrgastinteresse und betrieblich zweckmäßig sind. Bei einer räumlichen Aufteilung der Teilnetze wäre die Abstimmung mit den benachbarten Netzen schwierig, und es würde zu willkürlichen Liniengestaltungen kommen, die „Zwangsumstiege“ zu Folge hätten, obwohl eine umsteigefreie Verbindung zweckmäßig und bei einer einheitlichen Planung möglich ist.

Die Entwicklung bzw. der Betrieb eines Stadtverkehrsnetzes ist eine komplexe Aufgabe und erfordert eine intensive Abstimmung mit der Stadt Wolfsburg. Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Wolfsburgs weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Wolfsburg ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Wolfsburg nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen. Der bestehende Stadtverkehr Wolfsburg bietet für die meisten Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich. Außerdem sind die Verknüpfungen des Stadtverkehrs am Hauptbahnhof Wolfsburg und am Bahnhof Wolfsburg-Fallersleben mit den Zügen der DB AG und am ZOB oder an anderen wichtigen Haltestellen an regionale Buslinien zu verbessern.

Das Angebot der RegioBus-Linie 230 Wolfsburg – Braunschweig ist soweit wie möglich zu vertakten mit dem Ziel, stündliche Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig auf direktem Linienweg über die B248 und A39 ohne den Umweg über Beienrode und Hattorf anzubieten. Die direkten Fahrten werden überlagert mit weiteren Fahrten, die über Beienrode und Hattorf führen und für die Bedienung dieser Orte – auch im Schülerverkehr – benötigt werden.

Der Anschluss für die Orte Flechtorf-Kälberkamp, Beienrode und Hattorf an den RegioBus muss dann in der Zeitlage, in der die direkten Fahrten verkehren, über eine lokale Linie erfolgen, es bietet sich dazu z. B. die Linie 218 an.

Die direkten Fahrten zwischen Wolfsburg und Braunschweig sparen fast 10 Minuten Fahrzeit auf dem Gesamtweg gegenüber der Fahrt über Beienrode und Hattorf. Da die Fahrzeit zwischen den Zentren Wolfsburgs und Braunschweigs auf direktem Weg aber immer noch mehr als 50 Minuten beträgt und in der Hauptverkehrszeit durch starkes Verkehrsaufkommen auf der Straße erhebliche Verspätungsgefahr besteht, kann für die durchfahrenden Fahrgäste die Zugverbindung attraktiver sein. Auch wenn noch die Wege zum bzw. vom Bahnhof zurückgelegt werden müssen, bleibt der Attraktivitätsvorteil in den meisten Fällen erhalten. Der Fahrgast kann abhängig vom Ziel seines Weges entscheiden, welches Verkehrsmittel für seinen Zweck das bessere ist.

Zwischen Braunschweig und Wolfsburg finden sehr viele Fahrten pro Tag statt. Die Mobilität ist zwischen der Gemeinde Lehre und Braunschweig und zwischen Wolfsburg und der Gemeinde Lehre sehr stark. Diese sehr hohe Mobilität rechtfertigt und erfordert ein entsprechendes ÖPNV-Angebot. Auf der Kursbuchstrecke 301 Braunschweig – Wolfsburg wird montags bis freitags ein Stundentakt angeboten, und die RegioBus-Verbindung mit stündlichen direkten Fahrten und zusätzlichen indirekten Fahrten stellen zusammen ein der hohen Mobilität entsprechendes ÖPNV-Angebot dar. Eine Verbesserung des Angebotes würde die Attraktivität des ÖPNV in dieser Relation noch erhöhen und könnte dadurch noch mehr Fahrgäste anziehen.

Das Teilnetz 20 wird hinsichtlich der Genehmigungslaufzeiten mit dem Teilnetz 16 Meine/Isenbüttel abgestimmt, um eine umsteigefreie Verknüpfung in der Relation von Gifhorn über Isenbüttel und Calberlah nach Wolfsburg zu realisieren. Dort besteht zurzeit die Linie 181 (VLG) von Gifhorn über Ausbüttel, Isenbüttel, Calberlah, Edesbüttel, Allenbüttel, Jelpke und Wettmershagen nach Sülfeld. In Sülfeld besteht zurzeit eine gut abgestimmte Umsteigemöglichkeit zur Linie 203 (WVG), die von Sülfeld über Wolfsburg-Fallersleben und die Haltestelle ZOB zum Hauptbahnhof Wolfsburg fährt. Erster Schritt zur Umsetzung der RegioBus-Verbindung Gifhorn – Calberlah – Wolfsburg ist die Herstellung einer umsteigefreien Verbindung durch eine betriebliche Verknüpfung der VLG-Linie 181 mit der WVG-Linie 203 oder einer anderen Linie der WVG. In diesem Zusammenhang ist die Linienführung des Linienteils Sülfeld – Gifhorn zu überprüfen. Außerdem ist zur Vermeidung paralleler Verkehre eine Abstimmung mit den Fahrten der KBS 300 erforderlich.

Als zweiter Schritt wird der Angebotsumfang bzw. eine Angebotserweiterung zu untersuchen sein. Grund ist die bestehende RegioBus-Verbindung 170 Wolfsburg – Weyhausen – Osloß – Dannenbüttel – Gifhorn (Teilnetz 17). Über diesen RegioBus und über die KBS 300 wird ein großer Teil des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen Gifhorn und Wolfsburg abgewickelt. Die RegioBus-Linie 170 benötigt für die Gesamtstrecke nur 46 Minuten, während die Fahrt über Calberlah – Sülfeld ca. 80 Minuten dauert. Grund für die lange Fahrzeit ist der oben dargestellte Linienvverlauf. Die VLG-Linie 181 übernimmt in der Samtgemeinde Isenbüttel auch lokale Bedienungsfunktionen, die von einer anderen Linie übernommen werden müssten, wenn die Verbindung Gifhorn – Calberlah – Sülfeld – Wolfsburg direkt geführt wird. Deshalb muss einer Ausweitung des Angebotes eine Analyse der Fahrgastnachfrage und der Fahrtwege vorhergehen.

Neu einzurichten ist die RegioBus-Linie Wolfsburg – Königslutter. Der Linienvverlauf ist bei der Umsetzung festzulegen. Anschlüsse sind in Wolfsburg am Hauptbahnhof an die Nahverkehrszüge von/nach Hannover und ggf. Braunschweig sowie am ZOB, am Hauptbahnhof oder an anderen wichtigen Haltestellen in Wolfsburg an regionale Buslinien, insbesondere an die RegioBus-Linie nach Braunschweig herzustellen. Anzustreben sind auch Anschlüsse am Bahnhof Königslutter an die Nahverkehrszüge der KBS 310.

## Strukturdaten Teilnetz 20: Wolfsburg

### • Stadt Wolfsburg

**Einwohnerzahl gesamt 120493**

**Ortsteile:**

Almke	787
Alt-Wolfsburg/Allerpark	475
Barnstorf	1017
Brackstedt	716
Detmerode	9221
Ehmen	4588
Eichelkamp	1927
Fallersleben	12334
Hageberg	833
Hattorf	1515
Hehlingen	1633
Heiligendorf	1945
Hellwinkel	4071
Hesslingen	578
Hohenstein	3358
Kästorf	1044
Klieversberg	1085
Köhlerberg	1565
Kreuzheide	1658
Laagberg	5947
Mörse	2448
Neindorf	1337
Neuhaus	1691
Nordsteimke	1694
Rabenberg	2594
Reislingen	6466
Rothenfelde	556
Sandkamp	680
Schillerteich	2413
Stadtmitte	5455
Steimker Berg	1518
Sülfeld	2610
Teichbreite	3916

Tiergartenbreite	4717
Velstove	771
Vorsfelde	12509
VW-Werk	0
Warmenau	504
Wendschott	2126
Westhagen	9813
Wohlthberg	3423

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Braunschweig	14900
Velpke	10000
Brome	9800
Boldecker Land	9600
Lehre	7700
Isenbüttel	6900
Gifhorn	6900
Königsutter	4500
Sassenburg	3900
Papenteich	3300
Helmstedt	2100
Cremlingen	1900
Meinersen	1900
Wesendorf	1400
Wittingen	1400
Grasleben	1100
Wolfenbüttel	900
Sickte	800
Schöppenstedt	700

**Pendler:**

Auspendler	3580
Einpendler	44426

- **Stadt Braunschweig**
- **Stadt Königsutter**
- **Gemeinde Lehre**

- s. **Teilnetz 40**
- s. **Teilnetz 32**
- s. **Teilnetz 32**

## Datenblatt Teilnetz 20 Wolfsburg: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Dezember 2015

Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
WVG	201	Kästorf - Nordstadt - Stadtmitte - Laagberg - Westhagen - Detmerode	30.04.2014
WVG	202	Wendschott - Vorsfelde - Stadtmitte - Rabenberg - Detmerode	30.04.2014
WVG	203	Sülfeld - Fallersleben - Stadtmitte	30.04.2014
WVG	204	Stadtmitte - Westhagen - Mörse - Ehmen - Fallersleben - Stadtmitte	30.04.2014
WVG	205	Wendschott - Vorsfelde - Reislingen - Stadtmitte - Eichelkamp	30.04.2014
WVG	206	Sülfeld - Fallersleben - Westhagen - Detmerode	31.05.2010
WVG	207	Reislingen - Reislingen-Süd - Stadtmitte - Hageberg - Laagberg	30.04.2014
WVG	208	Neuhaus - Reislingen - Stadtmitte - Badeland	30.04.2014
WVG	209	Stadtmitte - Nordsteimke - Hehlingen - Almke - Neindorf - Heiligendorf - Barnstorf - Stadtmitte	30.04.2014
WVG	211	Neuhaus - Vorsfelde - Nordstadt	23.05.2015
WVG	212	Vorsfelde - Velstove - Brackstedt - (Warmenau) - Kästorf - Stadtmitte	30.06.2011
WVG	213	Stadtmitte - (VW-Werk) - Sandkamp	30.04.2014
WVG	214	Stadtmitte - Fallersleben - Ehmen - Mörse - Westhagen - Stadtmitte	30.04.2014
WVG	215	Stadtmitte - Hohenstein - Eichelkamp	30.04.2014
WVG	218	Stadtmitte - Hattorf - (Lehre) - Heiligendorf - Neindorf - Almke	30.04.2014
WVG	219	Stadtmitte - Nordsteimke - Barnstorf - Heiligendorf - Neindorf - Almke - Hehlingen - Nordsteimke - Stadtmitte	30.04.2014
WVG	230	Wolfsburg - Flechtorf - Lehre - Wendhausen - Braunschweig	31.12.2011
WVG	241	Stadtmitte - Fallersleben - Ehmen - Fallersleben - Stadtmitte	30.04.2014
WVG	244	Bahnhof - AutoVision	08.12.2015
WVG	261	Sülfeld - Fallersleben - VW-Werk	30.04.2008
WVG	262	Detmerode - Rabenberg/Westhagen - Laagberg - VW Werk	30.04.2008
WVG	263	Ehmen - Mörse - Westhagen - Laagberg - VW Werk	30.04.2008
WVG	264	Kästorf - Nordstadt - VW Werk	30.04.2008
WVG	265	Wendschott - Vorsfelde - VW Werk	30.04.2008
WVG	266	Vorsfelde, Süd - Reislingen - VW Werk	30.04.2008
WVG	267	Linie neu	30.04.2008
WVG	268	VW-Werk - Hattorf - Heiligendorf - Barnstorf - Nordsteimke	30.04.2008
WVG	269	VW-Werk - Nordsteimke - Neindorf - Königslutter	30.04.2008
WVG	DIFF_2	Theatersammeltaxenverkehr im Stadtgebiet Wolfsburg	31.05.2010
WVG	DIFF_3	Anrufbus Stadt Wolfsburg	31.12.2015

Fortsetzung  
 Datenblatt Teilnetz 20 Wolfsburg:  
 Linien und ermittelte Verkehrsleistung

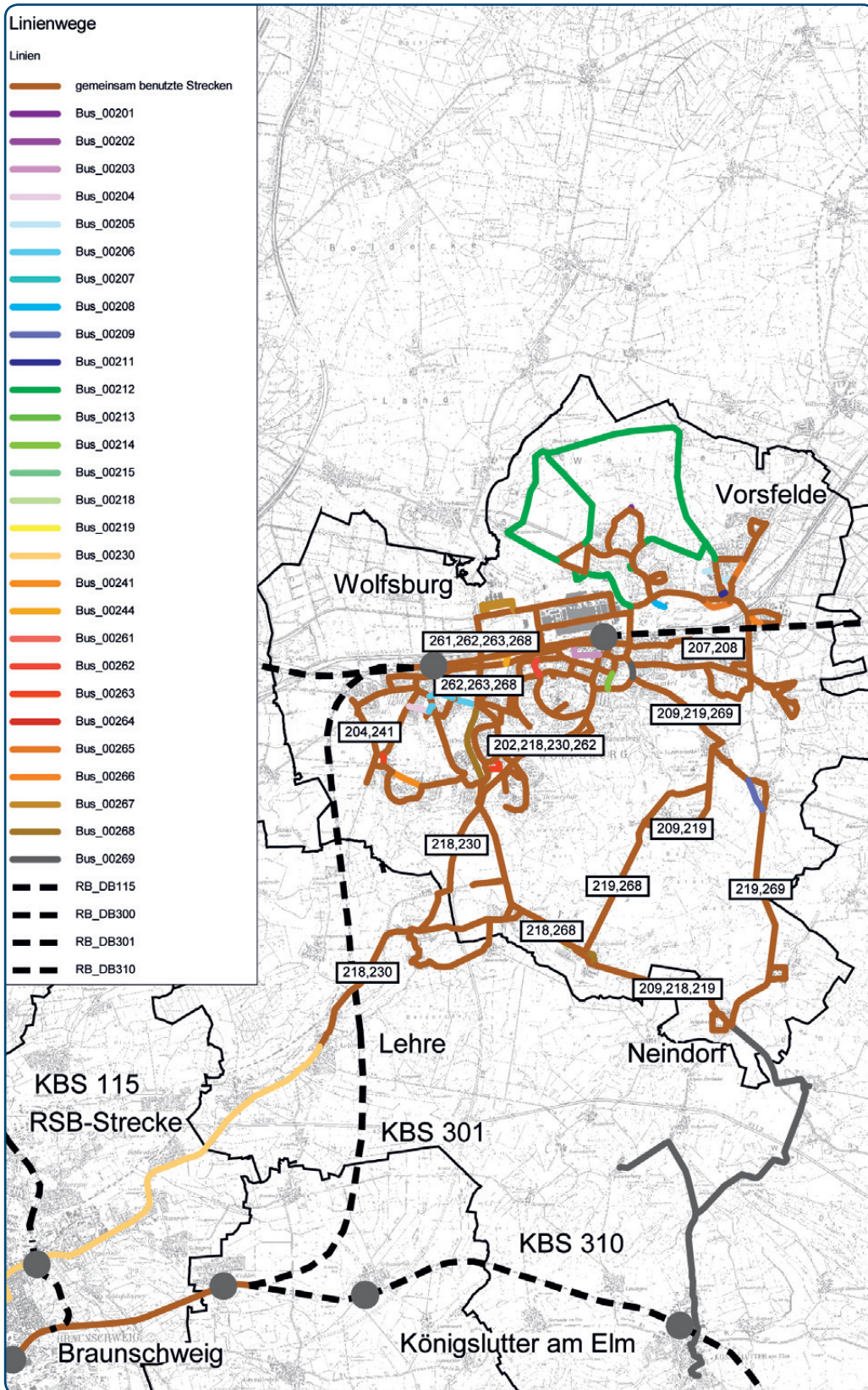
Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
WVG	201	2.416	1.873	1.263
WVG	202	1.651	687	-
WVG	203	514	348	-
WVG	204	695	257	-
WVG	205	946	825	523
WVG	206	506	-	-
WVG	207	424	489	-
WVG	208	345	256	-
WVG	209	724	427	175
WVG	211	82	-	-
WVG	212	580	68	-
WVG	213	50	-	-
WVG	214	690	256	-
WVG	215	-	-	57
WVG	218	940	356	-
WVG	219	561	454	140
WVG	230	1.842	788	431
WVG	241	113	228	325
WVG	244	14	-	-
WVG	261	142	-	-
WVG	262	263	-	-
WVG	263	219	-	-
WVG	264	136	-	-
WVG	265	142	-	-
WVG	266	120	-	-
WVG	267	168	-	-
WVG	268	210	-	-
WVG	269	148	-	-
WVG	DIFF_2	k. A.	k. A.	k. A.
WVG	DIFF_3	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>14.641</b>	<b>7.311</b>	<b>2.914</b>

**Fortsetzung**  
**Datenblatt Teilnetz 20 Wolfsburg:**  
**Linien und ermittelte Verkehrsleistung**

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
WVG	201	608.930	97.376	77.067	783.372
WVG	202	416.114	35.749	-	451.864
WVG	203	129.568	18.071	-	147.639
WVG	204	175.125	13.346	-	188.471
WVG	205	238.269	42.894	31.883	313.045
WVG	206	127.573	-	-	127.573
WVG	207	106.912	25.427	-	132.338
WVG	208	86.990	13.290	-	100.279
WVG	209	182.353	22.213	10.660	215.226
WVG	211	20.762	-	-	20.762
WVG	212	146.141	3.561	-	149.702
WVG	213	12.582	-	-	12.582
WVG	214	173.799	13.293	-	187.092
WVG	215	-	-	3.481	3.481
WVG	218	236.971	18.508	-	255.479
WVG	219	141.335	23.627	8.528	173.491
WVG	230	464.242	40.953	26.304	531.499
WVG	241	28.355	11.874	19.807	60.036
WVG	244	3.545	-	-	3.545
WVG	261	35.881	-	-	35.881
WVG	262	66.184	-	-	66.184
WVG	263	55.142	-	-	55.142
WVG	264	34.353	-	-	34.353
WVG	265	35.856	-	-	35.856
WVG	266	30.247	-	-	30.247
WVG	267	42.246	-	-	42.246
WVG	268	52.856	-	-	52.856
WVG	269	37.304	-	-	37.304
WVG	DIFF_2	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
WVG	DIFF_3	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>3.689.633</b>	<b>380.181</b>	<b>177.731</b>	<b>4.247.544</b>

Teilnetz 20 Wolfsburg

Karte  
C3.3.9



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

**C3.3.10 Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg**

Innerhalb dieses Teilnetzes werden die Verkehrsbeziehungen im Südkreis Helmstedt einschließlich der Verbindungen zur Kreisstadt und nach Schöppenstedt abgedeckt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wird der Schienenverkehr auf dem Abschnitt Schöppenstedt – Helmstedt der Kursbuchstrecke 312 eingestellt, weil der Abbau eines Braunkohlefeilers bei Schöningen die Aufrechterhaltung des Betriebs nicht mehr zulässt. Um die durch die Aufgabe des Schienenverkehrs wegfallenden Funktionen der ÖPNV-Verbindung zu erhalten, ist die Entwicklung eines Busersatzkonzeptes mit einer Neuordnung des straßengebundenen ÖPNV erforderlich.

Dieses Bedienungskonzept sieht die RegioBus-Linie 370 mit einer direkten Linienführung Schöppenstedt – Schöningen – Helmstedt über die Bundesstraßen 82 und 244 vor. Die RegioBus-Linie 370 wird Anschlüsse in Schöppenstedt an die zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Schöppenstedt betriebene Kursbuchstrecke 312 sowie am Bahnhof Helmstedt an die Nahverkehrszüge der Kursbuchstrecke 310 von/nach Braunschweig bieten.

Außerdem soll eine Anrufbusverbindung aus den bisher von der Bahn bedienten südlichen Orten der Samtgemeinde Heeseberg nach Schöppenstedt eingerichtet werden (Linie 372). Diese Linie stellt Anschlüsse am Bahnhof Schöppenstedt an die Nahverkehrszüge der Kursbuchstrecke 312 von/nach Braunschweig/Wolfenbüttel her und führt bis Schöppenstedt, Markt.

Das Angebot der Linie 397 Gevensleben – Schöningen – Büddenstedt – Helmstedt wird umsteigefrei gestaltet und weitgehend vertaktet, dadurch können in Helmstedt Anschlüsse an die KBS 310 von/nach Braunschweig hergestellt werden und auch Anschlüsse an die RegioBus-Linie 380 von/nach Wolfsburg.

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 anzubinden. Dabei wird der tatsächlichen Mobilität Rechnung getragen, die stärker auf Schöningen und etwas weniger stark auf Helmstedt ausgerichtet ist. Die Verbindung aus Hohnsleben, Reinsdorf und Offleben nach Helmstedt ist zum Teil durch einen Umstieg in Büddenstedt in die Linie 397 von/nach Helmstedt vorgesehen und in den übrigen Zeiten durch einen Umstieg in Schöningen mit kurzer Übergangszeit zur Linie 370. Es soll fast zu jeder Stunde eine Verbindung nach Helmstedt geben, aber mit zwei unterschiedlichen Fahrwegen und einer unterschiedlichen Fahrtdauer. Die Verbindung nach Schöningen ist in der geplanten Linienführung in guter Qualität enthalten.

Dem Teilnetz 30 ist auch der Stadtverkehr Helmstedt mit zurzeit zwei Buslinien zugeordnet. Da ein Stadtverkehr in einem Mittelzentrum wie der Stadt Helmstedt weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Helmstedt ein flächendeckender Stadtverkehr sinnvoll, der durch einen attraktiven engen Takt den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und andere Aktivitäten bietet. Außerdem soll der Stadtverkehr am Bahnhof Helmstedt Anschlüsse an die Züge der DB AG und an die regionalen Buslinien herstellen.

Bei Betriebsaufnahme der ersten Betriebsstufe der RegioStadtBahn müssen die Buslinien an die veränderten Strukturen angepasst werden. Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.



## Strukturdaten Teilnetz 30: Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

### • Gemeinde Büddenstedt

**Einwohnerzahl gesamt** 3020

**Ortsteile:**

Neu Büddenstedt	1821
Offleben	1166
Reinsdorf/Hohnsleben	287

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Schöningen	2100
Helmstedt	1800

**Pendler:**

Auspendler	685
Einpendler	359

### • Stadt Helmstedt

**Einwohnerzahl gesamt** 25186

**Ortsteile:**

Bad Helmstedt Brunnenal	145
Barmke	829
Emmerstedt	2269
Helmstedt	23111

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Nord-Elm	3900
Schöningen	3200
Grasleben	3000
Königslutter	2200
Wolfsburg	2200
Büddenstedt	1800
Braunschweig	1200

**Pendler:**

Auspendler	3348
Einpendler	3096

### • Stadt Schöningen

**Einwohnerzahl gesamt** 12719

**Ortsteile:**

Esbeck	1719
Hoiersdorf	946
Schöningen	11343

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Helmstedt	3200
Heeseberg	2300
Büddenstedt	2200
Nord-Elm	1600
Schöppenstedt	800

**Pendler:**

Auspendler	2610
Einpendler	316

### • Samtgemeinde Heeseberg

**Einwohnerzahl gesamt** 4331

**Ortsteile:**

Beierstedt	460
Gevensleben/Watenstedt	792
Ingeleben	450
Jerxheim/Jerxheim-Bahnhof	1336
Söllingen	715
Twieflingen/Dobbeln/Wobeck	799

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Schöningen	2400
Schöppenstedt	1200

**Pendler:**

Auspendler	730
Einpendler	45

### • Samtgemeinde Schöppenstedt s. Teilnetz 71

## Datenblatt Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Januar 2014

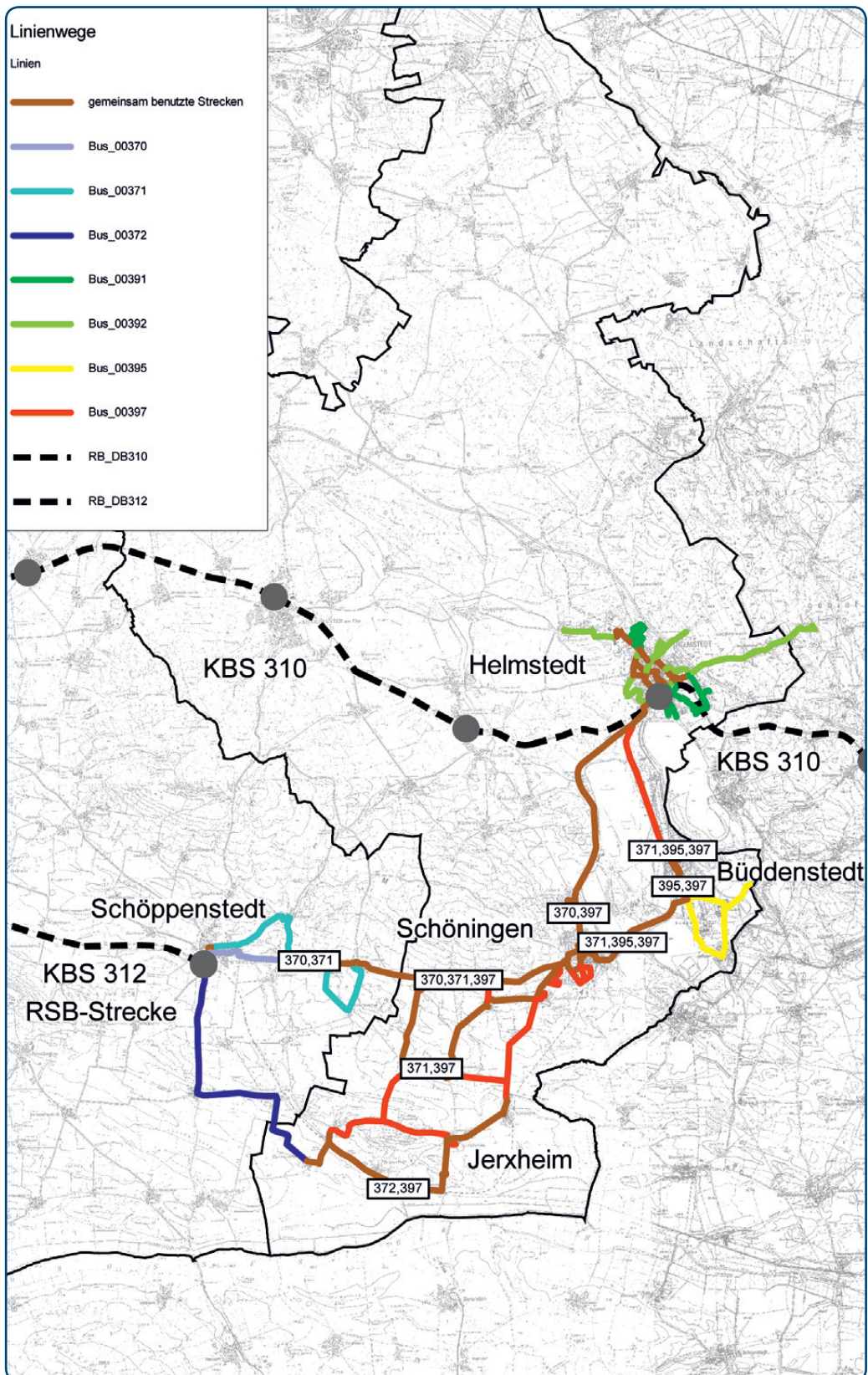
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
KVG	370*	Helmstedt - Schöningen - Schöppenstedt	30.09.2011
KVG	371*	Schöningen - Twieflingen - Groß Dahlum - Schöppenstedt	30.09.2011
KVG	372*	Söllingen - Gevensleben - Schöppenstedt (ALT)	31.01.2014
KVG	391	W.-v.-Siemens-Straße - Markt - Leipziger Straße - Max-Planck-Weg	31.01.2014
KVG	392	Emmerstedt - Markt - Clarabad - Beendorf	31.01.2014
KVG	395*	Schöningen - Büddenstedt - Offleben - Schöningen - Helmstedt	31.07.2010
KVG	397*	Helmstedt - Büddenstedt - Schöningen - Gevensleben	30.06.2011

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
KVG	370*	857	558	-
KVG	371*	623	277	-
KVG	372*	571	228	-
KVG	391	414	240	42
KVG	392	303	258	82
KVG	395*	716	369	-
KVG	397*	1.442	684	549
<b>Summe</b>		<b>4.925</b>	<b>2.615</b>	<b>673</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
KVG	370*	215.910	29.002	-	244.913
KVG	371*	156.908	14.421	-	171.329
KVG	372*	143.845	11.879	-	155.724
KVG	391	104.445	12.491	2.578	119.513
KVG	392	76.385	13.428	4.975	94.788
KVG	395*	180.421	19.210	0	199.630
KVG	397*	363.311	35.566	33.500	432.376
<b>Summe</b>		<b>1.241.224</b>	<b>135.996</b>	<b>41.053</b>	<b>1.418.273</b>

\* Fahrplanstand 09.12.2007 (Einführung des SEV Schöppenstedt - Helmstedt)

## Teilnetz 30 Helmstedt – Schöningen – Büddenstedt – Heeseberg

Karte  
C3.3.10

Stand: 2007

Kartografie: ZGB

**C3.3.11 Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke**

Das Teilnetz 31 umfasst die RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg und die lokalen Linien in diesem Raum. Die RegioBus-Linie Helmstedt – Wolfsburg stellt Anschlüsse am Bahnhof Helmstedt an die Nahverkehrszüge aus/nach Braunschweig und am Bahnhof Wolfsburg an die Nahverkehrszüge aus/in Richtung Hannover/Gifhorn sowie an die Nahverkehrszüge aus/nach Braunschweig und die RegioBus-Linie Wolfsburg – Braunschweig her. Darüber hinaus ist die RegioBus-Linie 380 verknüpft mit der Zubringerlinie 381.

Neben diesen Funktionen bestehen am Bahnhof und an anderen Haltestellen in Helmstedt Umsteigemöglichkeiten von der RegioBus-Linie Helmstedt – Wolfsburg zur RegioBus-Linie 390 Süplingen – Helmstedt (Teilnetz 32). Soweit wie möglich sind außerdem am Bahnhof Helmstedt Anschlüsse von der RegioBus-Linie Helmstedt – Wolfsburg an die neue RegioBus-Linie Helmstedt – Schöningen – Schöppenstedt und an die Buslinie von Helmstedt über Büddenstedt und Schöningen nach Gevensleben (Teilnetz 30) herzustellen.

Eine Verknüpfung zwischen der RegioBus-Linie 380 und der OhreBus-Linie 629 in Grasleben ist im Rahmen der betrieblichen Ausgestaltung des Angebotes anzustreben, um die Verbindung zum Ohrekreis zu verbessern. Dazu sind ggf. Gespräche mit dem Betreiberunternehmen der Buslinie 629 (Ohrebus) über eine Linienänderung zu führen.

Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die zeitlich mit den heutigen Betriebszeiten nicht abgedeckt werden können. Zumindest freitags und sonnabends ist eine Ausweitung der Betriebszeiten sinnvoll, um nach Theater- oder Kinobesuchen bzw. nach anderen Unternehmungen Möglichkeiten zu bieten, mit dem Bus nach Hause zu fahren. Spätverkehre bis ca. 1 Uhr nachts sollen deshalb für Fahrten ab Wolfsburg angeboten werden.

# 31

## Strukturdaten Teilnetz 31: Helmstedt – Grasleben – Velpke

### • Samtgemeinde Grasleben

**Einwohnerzahl gesamt** 4968

**Ortsteile:**

Ahmstorf	186
Grasleben	2531
Heidwinkel	80
Mariental-Dorf	154
Mariental-Horst	993
Querenhorst	574
Rennau	24
Rottorf	292

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Helmstedt	3000
Wolfsburg	1100
Velpke	800

**Pendler:**

Auspendler	1108
Einpendler	468

### • Samtgemeinde Velpke

**Einwohnerzahl gesamt** 12671

**Ortsteile:**

Bahrdorf	1162
Danndorf	2309
Grafhorst	1167
Groß Sisbeck	328
Groß Twülpstedt	566
Klein Sisbeck	334
Klein Twülpstedt	370
Mackendorf	404
Meinkot	589
Papenrode	345
Rickensdorf	284
Rümmer	514

Saalsdorf	355
Velpke	3851
Volkmarsdorf	436
Wahrstedt	512

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Wolfsburg	9900
Grasleben	800

**Pendler:**

Auspendler	3899
Einpendler	89

- **Stadt Helmstedt**
- **Stadt Königslutter**
- **Stadt Wolfsburg**

- s. Teilnetz 30**
- s. Teilnetz 32**
- s. Teilnetz 20**

## Datenblatt Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Dezember 2012

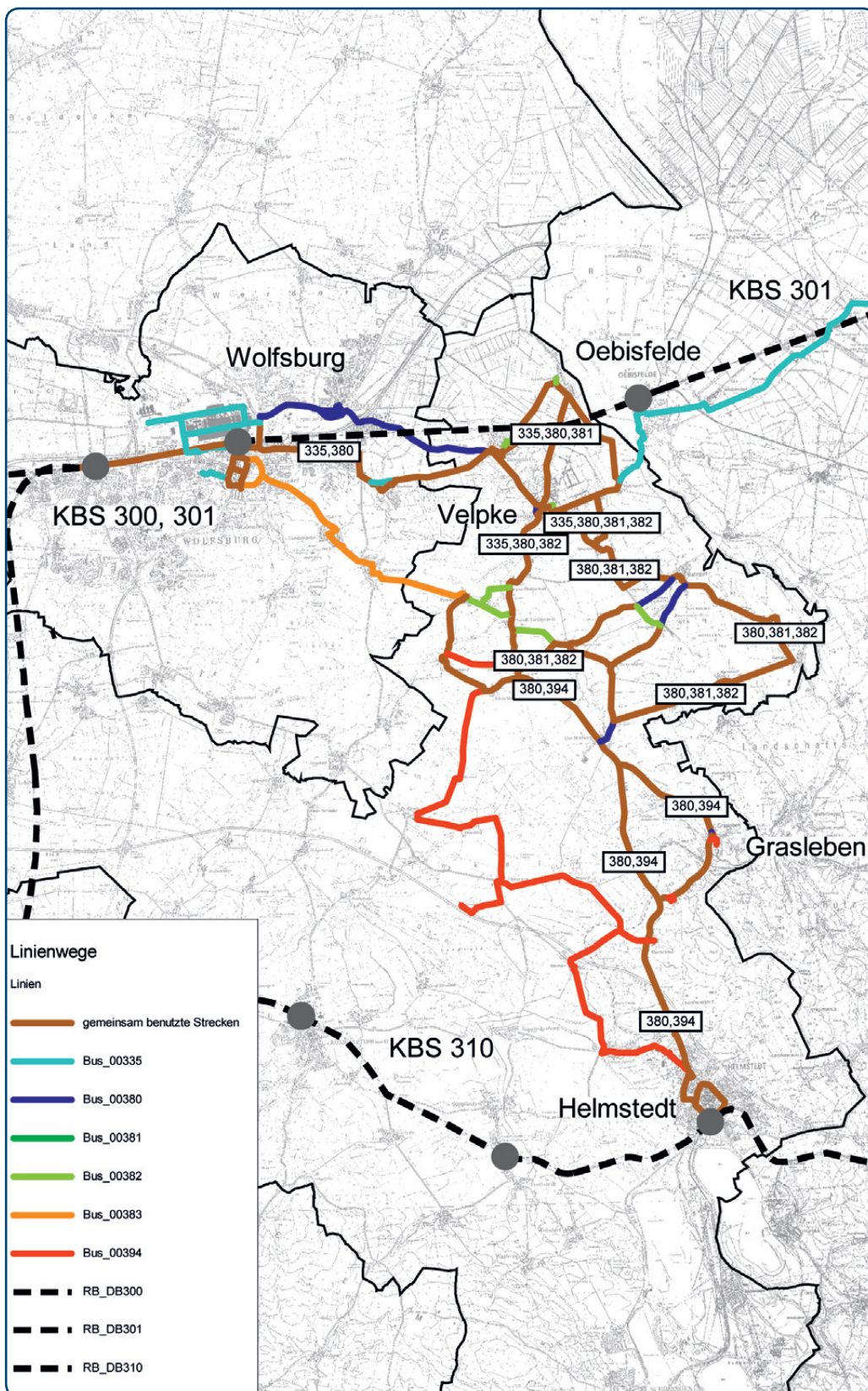
Linie		Linienerlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
OHE	335	Wolfsburg VW Haupteing. FE - Mieste	31.05.2011
KVG	380	Helmstedt - Grasleben - Velpke - Wolfsburg	31.12.2012
KVG	381	Velpke - Grafhorst - Bahrdorf - Mackendorf - Groß Sisbeck	31.12.2012
KVG	382	Schulverkehr	31.12.2012
KVG	383	Volkmarsdorf - Hehlingen - Wolfsburg	31.07.2011
KVG	394	Helmstedt - Grasleben - Rennau - Volkmarsdorf	31.08.2012

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
OHE	335	296	-	-
KVG	380	1.897	1.250	477
KVG	381	534	334	-
KVG	382	447	-	-
KVG	383	220	106	83
KVG	394	714	427	293
<b>Summe</b>		<b>4.108</b>	<b>2.117</b>	<b>853</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
OHE	335	74.534	-	-	74.534
KVG	380	478.136	65.025	29.095	572.255
KVG	381	134.652	17.366	-	152.018
KVG	382	112.557	-	-	112.557
KVG	383	55.505	5.506	5.043	66.054
KVG	394	179.932	22.198	17.878	220.008
<b>Summe</b>		<b>1.035.316</b>	<b>110.094</b>	<b>52.016</b>	<b>1.197.426</b>

Teilnetz 31 Helmstedt – Grasleben – Velpke

Karte  
C3.3.11



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

**C3.3.12 Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter – Lehre**

Das Teilnetz 32 besteht aus der RegioBus-Linie 390 Süplingen – Helmstedt, stellt die Verbindung Helmstedt – Königslutter im straßengebundenen ÖPNV her und enthält die lokalen Linien in diesem Verkehrsteilraum einschließlich des Stadtverkehrs Königslutter und der Linien 386 und 387 in der Gemeinde Lehre.

Die RegioBus-Linie 390 ist am Bahnhof in Helmstedt mit der RegioBus-Linie 380 Helmstedt – Wolfsburg (Teilnetz 31) und mit den Nahverkehrszügen der KBS 310 zu verknüpfen. Außerdem sind soweit wie möglich Anschlüsse am Bahnhof Königslutter an die Nahverkehrszüge der KBS 310 herzustellen. Zu prüfen sind auch Anschlüsse in Bornum an die Linie der Braunschweiger Verkehrs-AG von Bornum nach Braunschweig über Cremlingen.

Für den lokalen Verkehr innerhalb der Gemeinde Lehre ist eine Verbesserung in Richtung auf das angestrebte ausreichende Bedienungsangebot von 12 Fahrtenpaaren pro Tag erforderlich. Dadurch können verbesserte Fahrtmöglichkeiten innerhalb der Gemeinde und eine bessere Anbindung an die RegioBus-Linie Braunschweig – Wolfsburg geschaffen werden. Die Verbindung Lehre – Königslutter ist ebenfalls in Richtung der Anforderungen an einen lokalen Verkehr weiterzuentwickeln.

Im Teilnetz 20 ist die RegioBus-Linie Wolfsburg – Königslutter neu einzurichten. Der Linienverlauf ist bei der Umsetzung festzulegen. Anschlüsse sind in Wolfsburg am Hauptbahnhof an die Nahverkehrszüge von/nach Hannover und ggf. an die Züge von/nach Braunschweig herzustellen. Weiterhin sind am ZOB, am Hauptbahnhof oder an anderen wichtigen Haltestellen in Wolfsburg Anschlüsse an regionale Buslinien und an die RegioBus-Linie nach Braunschweig herzustellen. Anzustreben sind auch Anschlüsse am Bahnhof Königslutter an die Nahverkehrszüge der KBS 310.

# 32



## Strukturdaten Teilnetz 32: Helmstedt – Nordelm – Königslutter – Lehre

### • Stadt Königslutter

**Einwohnerzahl gesamt** 16214

**Ortsteile:**

Beienrode	498
Boimstorf	364
Bornum am Elm	844
Glentorf	423
Groß Steinum	486
Klein Steimke	170
Königslutter	9113
Lauingen	872
Lelm	799
Ochsendorf	499
Rhode	510
Rieseberg	345
Rotenkamp	230
Rottorf	582
Scheppau	265

Schickelsheim	81
Sunstedt	382
Uhry	185

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Wolfsburg	4500
Braunschweig	4300
Helmstedt	2200
Nord-Elm	1700
Cremlingen	1500
Schöppenstedt	1000
Lehre	600

**Pendler:**

Auspendler	3679
Einpendler	3679

### • Gemeinde Lehre

**Einwohnerzahl gesamt** 11745

**Ortsteile:**

Beienrode	531
Essehof	320
Essenrode	1135
Flechtorf	2665
Groß Brunsrode	753
Klein Brunsrode	323
Lehre	4303
Wendhausen	1514

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Wolfsburg	7800
Braunschweig	5000
Cremlingen	800

**Pendler:**

Auspendler	3445
Einpendler	394

### • Samtgemeinde Nord-Elm

**Einwohnerzahl gesamt** 6118

**Ortsteile:**

Frellstedt	897
Räbke	685
Süplingen	1920
Süplingenburg	694
Warberg	925
Wolsdorf	1149

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Helmstedt	4000
Königslutter	1700
Schöningen	1600
Wolfsburg	600

**Pendler:**

Auspendler	1350
Einpendler	125

- Gemeinde Büddenstedt
- Stadt Helmstedt
- Stadt Schöningen
- Stadt Wolfsburg

- s. Teilnetz 30
- s. Teilnetz 30
- s. Teilnetz 30
- s. Teilnetz 20

## Datenblatt Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter – Lehre: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

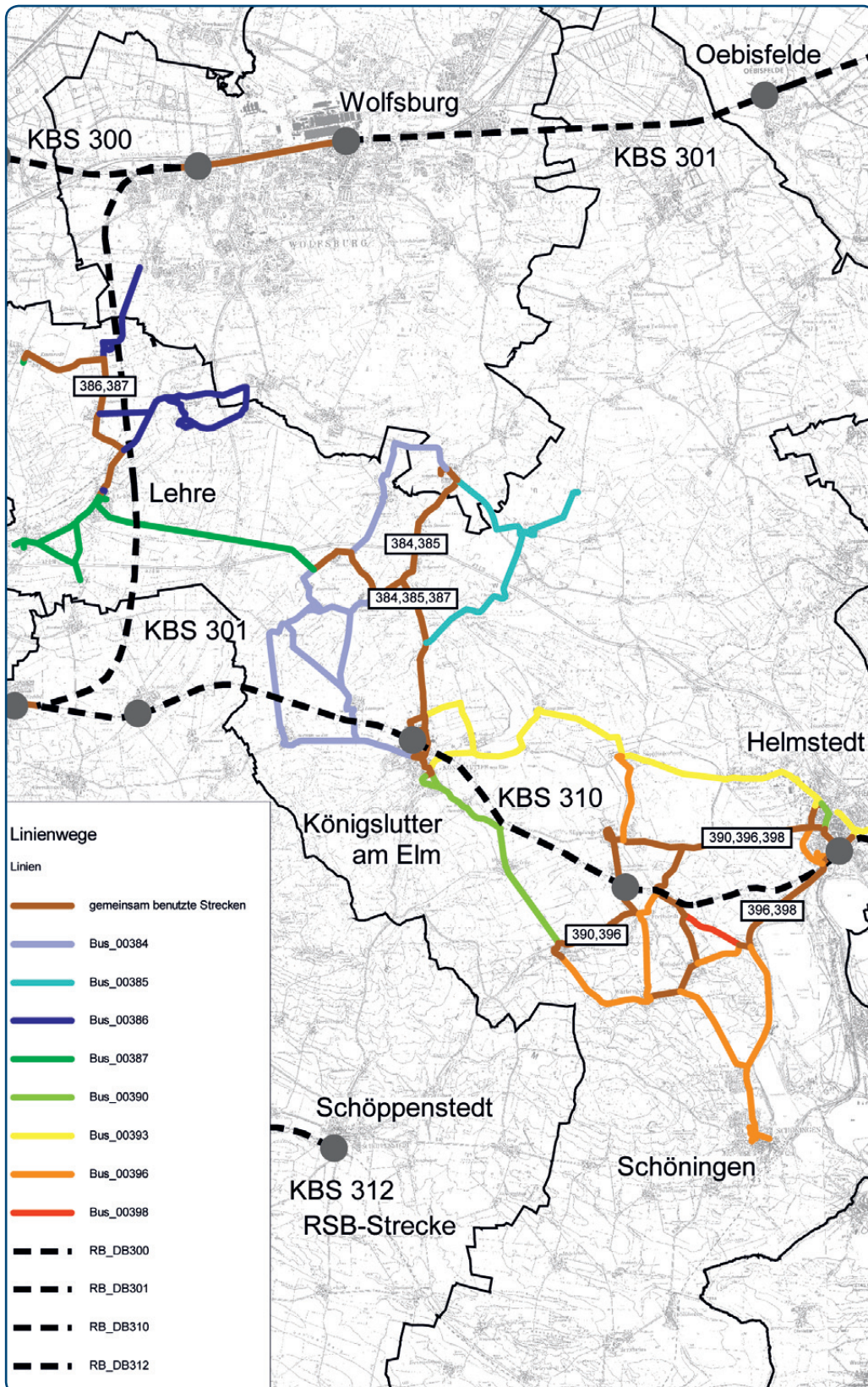
Harmonisierungsdatum: Dezember 2014

Linie		Linienerlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
KVG	384	Königslutter - Bornum - Glentorf - Lauingen - Königslutter	30.06.2011
KVG	385	Königslutter - Beienrode - Neindorf - Ochsendorf - Königslutter	30.06.2011
KVG	386	Lehre - Brunsrode - Essenrode	31.12.2014
KVG	387	Königslutter - Boimstorf - Lehre - Wendhausen - Essehof	31.12.2014
KVG	390	Helmstedt - Süpplingen - Frellstedt - Königslutter	31.08.2012
KVG	393	Helmstedt - Süpplingenburg - Königslutter	30.09.2012
KVG	396	Helmstedt - Süpplingen - Warberg - Schöningen	31.07.2010
KVG	398	Helmstedt - Wolsdorf - Warberg	31.08.2012

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
KVG	384	637	241	161
KVG	385	515	322	176
KVG	386	366	41	-
KVG	387	137	-	-
KVG	390	779	433	279
KVG	393	510	362	132
KVG	396	374	102	117
KVG	398	206	134	73
<b>Summe</b>		<b>3.525</b>	<b>1.635</b>	<b>938</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
KVG	384	160.630	12.533	9.802	182.965
KVG	385	129.875	16.757	10.722	157.353
KVG	386	92.135	2.137	-	94.272
KVG	387	34.552	-	-	34.552
KVG	390	196.429	22.509	17.005	235.942
KVG	393	128.521	18.846	8.081	155.448
KVG	396	94.157	5.279	7.156	106.592
KVG	398	51.954	6.966	4.463	63.383
<b>Summe</b>		<b>888.254</b>	<b>85.028</b>	<b>57.228</b>	<b>1.030.509</b>

## Teilnetz 32 Helmstedt – Nordelm – Königslutter – Lehre

Karte  
C3.3.12

Stand: 2007

Kartografie: ZGB

**C3.3.13 Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn**

Das Teilnetz 40 umfasst den Stadtbahnverkehr im Stadtgebiet Braunschweig. Das Braunschweiger Stadtbahnnetz wird wegen seiner komplexen betrieblichen Zusammenhänge in einem Teilnetz zusammengefasst.

Sollte es zu Vergabeverfahren kommen, ist nach zuwendungsrechtlichen Auflagen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH sicherzustellen, dass mit Landesmitteln geförderte Fahrzeuge und Betriebsanlagen weiterhin dem Förderzweck entsprechend verwendet werden, falls es zu einem Betreiberwechsel kommen sollte und die rechtlichen Rahmenbedingungen das zulassen werden.

# 40

## Strukturdaten Teilnetz 40 + 41: Braunschweig

### • Stadt Braunschweig

**Einwohnerzahl gesamt 245467**

#### Ortsteile:

Altes Hochschulviertel	4315
Altewiek	1708
Alt-Lehndorf	1298
Am Hagenring	12003
Am Südsee	55
Bebelhof	2923
Bevenrode	1503
Bienrode	1720
Broitzem	5601
Bundesanstalten	171
Bürgerpark	3627
Dibbesdorf	1618
Gartenstadt	1991
Geitelde	1135
Gliesmarode	3127
Hafen	183
Hagen	2764
Harxbüttel	582
Hauptbahnhof	1049
Hauptfriedhof	921
Heidberg	7830
Hermannshöhe	4806
Hohetor	1628
Hondelage	3943
Kanzlerfeld	3928
Kralenriede	4083
Lamme	2906
Leiferde	2016
Lindenberg	1584
Mascherode	3609
Mastbruch	420
Melverode	3829
Naturschutzgebiet	34
Neues Hochschulviertel	1466
Neustadt	2150
Nordbahnhof	3598
Ölper	1390
Ölper Holz	1006
Pappelberg	2311
Petritor-Nord	4806
Petritor-Ost	9012
Petritor-West	3428
Prinzenpark	13273
Querum	3987
Querumer Forst	2234
Rautheim	3709
Riddagshausen	659
Rothenburg	9749

Rühme-Ost	1509
Rühme-West	171
Rüningen	2955
Schapen	1628
Schuntersiedlung	1877
Schwarzer Berg	4775
Siedlung Lehndorf	4957
Siegfriedviertel	7465
Stadtkern	4433
Stiddien	239
Stöckheim	6123
Südstadt	3032
Thune	1652
Timmerlah	2349
Veltenhof	2796
Viewegs Garten	3103
Völkenrode	1687
Volkmarode	3322
Vorwerksiedlung	1351
Waggum	2943
Watenbüttel	2575
Weinberg	8861
Wenden	4217
Wilhelmitor-Nord	5518
Wilhelmitor-Süd	7953
Zuckerberg	988

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)

Salzgitter	30200
Papenteich	19800
Wolfenbüttel	18400
Wolfsburg	15100
Vechelde	11600
Cremlingen	10500
Wendeburg	5800
Sickte	5100
Lehre	5000
Königslutter	4400
Gifhorn	3600
Peine	2600
Lengede	2500
Isenbüttel	2100
Meinersen	1600
Helmstedt	1200
Asse	1000
Schöppenstedt	1000
Vienenburg	800
Oderwald	700
Edemissen	600

#### Pendler:

Auspender	15601
Einpendler	38052

- Gemeinde Lehre
- Samtgemeinde Papenteich
- Stadt Wolfenbüttel

- s. Teilnetz 32
- s. Teilnetz 15
- s. Teilnetz 70

## Datenblatt Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Mai 2028

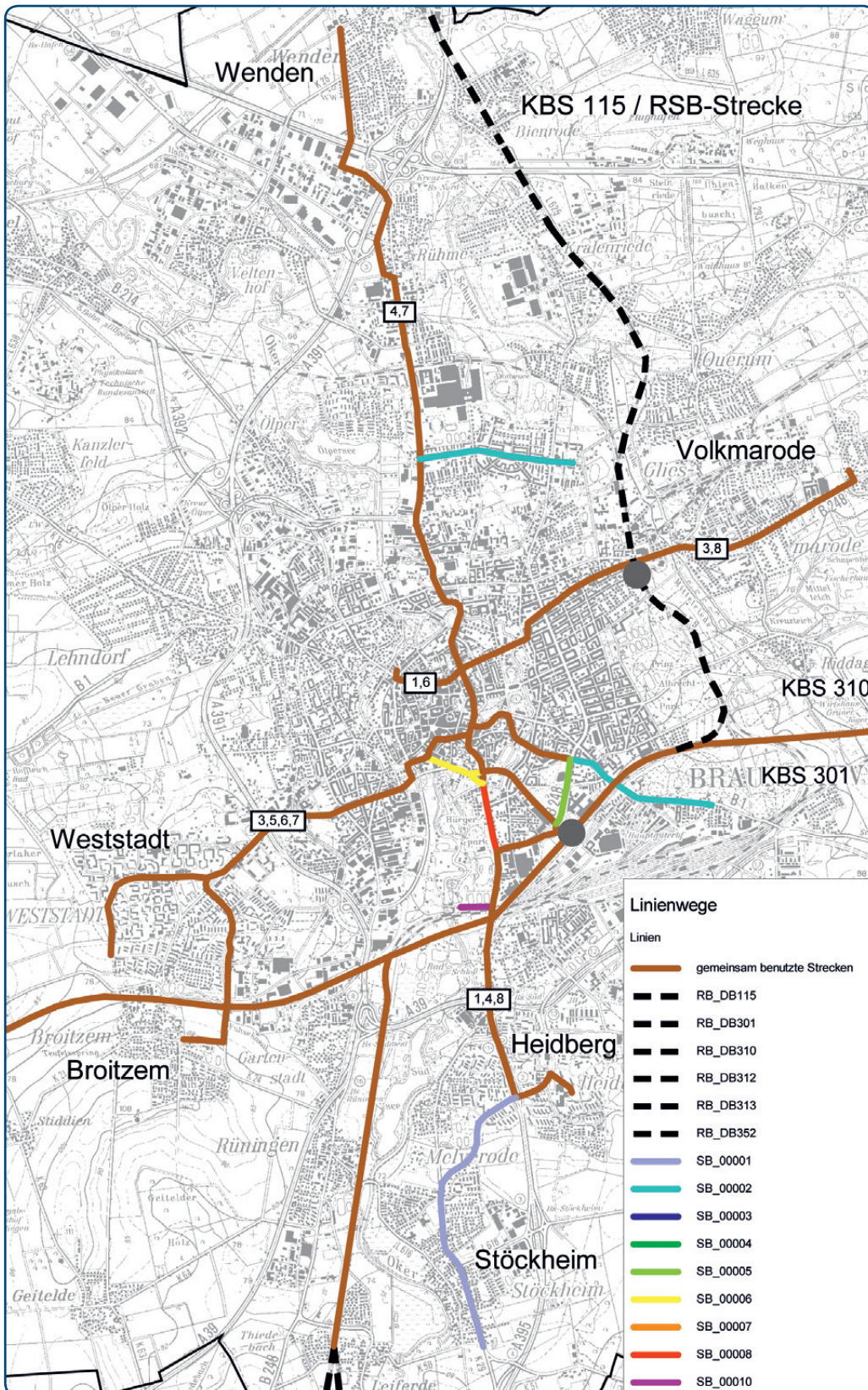
Linie		Linienvverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
BSVAG	1	Stöckheim - Hauptbahnhof - Radeklint	31.03.2016
BSVAG	2	Krematorium - Georg-Eckert-Straße - Rathaus - Siegfriedviertel	31.03.2016
BSVAG	3	Weststadt Weserstraße - Volkmarode	31.03.2016
BSVAG	4	Heidberg - Wenden	28.08.2024
BSVAG	5	Broitzem - Hauptbahnhof	31.05.2028
BSVAG	6	Broitzem - John-F.-Kennedy-Platz - Rathaus - Radeklint	30.06.2013
BSVAG	7	Weststadt Weserstraße - Wenden	31.12.2020
BSVAG	8	Heidberg - Volkmarode	31.12.2020
BSVAG	10	Messegelände - Radeklint (nur bei Bedarf)	31.03.2017

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
BSVAG	1	1.458	1.064	624
BSVAG	2	931	776	382
BSVAG	3	1.026	853	712
BSVAG	4	1.321	1.110	909
BSVAG	5	742	635	514
BSVAG	6	508	267	-
BSVAG	7	850	438	-
BSVAG	8	647	346	-
BSVAG	10	570	510	451
<b>Summe</b>		<b>8.053</b>	<b>5.999</b>	<b>3.592</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
BSVAG	1	367.361	55.334	38.083	460.777
BSVAG	2	234.542	40.376	23.326	298.243
BSVAG	3	258.652	44.365	43.406	346.422
BSVAG	4	332.916	57.721	55.436	446.074
BSVAG	5	187.074	33.011	31.367	251.451
BSVAG	6	128.019	13.862	-	141.881
BSVAG	7	214.107	22.760	-	236.866
BSVAG	8	162.975	17.999	-	180.974
BSVAG	10	Linie verkehrt nicht über das ganze Jahr			
<b>Summe</b>		<b>1.885.645</b>	<b>285.427</b>	<b>191.617</b>	<b>2.362.690</b>

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn

Karte  
C3.3.13



Stand: 2007  
Kartografie: ZGB

### C3.3.14 Teilnetz 41 Braunschweig Stadtbus

Das Teilnetz 41 umfasst die Linien des Stadtbusnetzes Braunschweig, die nicht einem anderen Teilnetz mit Linien anderer Gemeinden zugeordnet sind. Das Braunschweiger Stadtbusnetz wird wegen seiner komplexen betrieblichen Zusammenhänge in einem Teilnetz zusammengefasst.

Sollte es zu Vergabeverfahren kommen, ist nach zuwendungsrechtlichen Auflagen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH sicherzustellen, dass mit Landesmitteln geförderte Fahrzeuge und Betriebsanlagen weiterhin dem Förderzweck entsprechend verwendet werden, falls es zu einem Betreiberwechsel kommen sollte und die rechtlichen Rahmenbedingungen das zulassen werden.

Eine Aufteilung in mehrere städtische Teilnetze ist nicht sachgerecht, weil das zusammenhängende Netz innerhalb der Stadt Braunschweig nur durch einen Betreiber sichergestellt werden kann. Nur so können die komplexen verkehrlichen Zusammenhänge im Verkehrsnetz abgebildet werden. Die Liniengestaltung muss vor allem im Interesse der Fahrgäste liegen, so dass heute wie künftig städtische Linien als Durchmesser- oder Radiallinien gestaltet sind bzw. sein werden. Solche Linien könnten einem Liniennetz nicht eindeutig zugeordnet werden, wenn man z. B. von einer Einteilung des Stadtgebietes in verschiedene Teilnetze ausgeht. Die Zusammenfassung in einem Teilnetz ist auch erforderlich, um die Verkehrsaufgaben zwischen den Stadtbuslinien verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll zu verteilen und der komplexen Anschlusssituation Rechnung zu tragen. Nur so kann sichergestellt werden, dass eine einheitliche Planung und Finanzierung des Angebotes erfolgt.

Durch den Zuschnitt des Teilnetzes 41 hat ein Unternehmen die Möglichkeit, die Verkehre so zu planen, dass ein möglichst großer Teil der Fahrgäste in dichtem Takt umsteigefrei fahren kann und dass die Verknüpfungen im Fahrgastinteresse und betrieblich zweckmäßig sind. Bei einer räumlichen Aufteilung der Teilnetze wäre die Abstimmung mit den benachbarten Netzen schwierig, und es würde zu willkürlichen Liniengestaltungen kommen, die „Zwangsumstiege“ zu Folge hätten, obwohl eine umsteigefreie Verbindung zweckmäßig und bei einer einheitlichen Planung möglich ist.

Die Entwicklung bzw. der Betrieb eines Stadtverkehrsnetzes ist eine komplexe Aufgabe und erfordert eine intensive Abstimmung mit der Stadt Braunschweig. Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Braunschweigs weitergehende Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Braunschweig ein Stadtverkehr von guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig. Nur so können den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten angeboten werden. Insofern ist der Stadtverkehr Braunschweig nicht am allgemein angestrebten Bedienungsangebot zu messen.

Es bestehen in der Verkehrsbeziehung Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Didderse – Groß Schwülper – Braunschweig Verflechtungen mit dem Teilnetz 15 Braunschweig Meine/Schwülper (Harmonisierung September 2015). Die Harmonisierung des Teilnetzes 41 erfolgt zeitlich parallel (September 2015), so dass diese Teilnetze abgestimmt vergeben werden können. Ggf. muss bei der Genehmigungserteilung für das Teilnetz 41 sichergestellt werden, dass die Verkehrsbeziehungen aus dem Teilnetz 15 Braunschweig Meine/Schwülper nach Braunschweig neu gestaltet werden können.



Zurzeit wird die Relation Gifhorn – Leiferde – Hillerse – Didderse – Groß Schwülper – Braunschweig, Wenden von der Linie 111 befahren. Die Linie 111 führt von Groß Schwülper über Lagesbüttel nach Braunschweig, Wenden. An der Endhaltestelle Heideblick liegt das Lessing-gymnasium, das Ziel umfangreicher Schülerverkehre ist. Es besteht eine Verknüpfung mit der Stadtbahn der Braunschweiger Verkehrs-AG. Die direkte Verkehrsbeziehung in das Zentrum Braunschweigs besteht mit der Linie 111 nicht. Fahrgäste, die den direkten Weg nach Braunschweig nehmen wollen, müssen in Groß Schwülper in die RegioBus-Linie 480 umsteigen. Die RegioBus-Linie 480 führt von Groß Schwülper, Schule über Klein Schwülper, Rothemühle nach Braunschweig und bedient dort u. a. die Haltestellen Klinikum Celler Straße, Amalienplatz, Radeklint und endet am Europaplatz. Die Verknüpfung mit der Stadtbahn Braunschweig erfolgt an den Haltestellen Radeklint und Europaplatz.

Deshalb ist eine umsteigefreie Verbindung der Linien 111 und 480 zu prüfen, so dass eine Linie Gifhorn, Leiferde, Hillerse, Didderse, Groß Schwülper – Braunschweig, Europaplatz entstehen könnte. Der Ast von Groß Schwülper nach Braunschweig, Wenden könnte in Groß Schwülper mit der neuen durchgehenden Linie verknüpft werden, so dass sich Umsteigebeziehungen auch zwischen Wenden und den von der neuen Linie bedienten Orten im Landkreis Gifhorn ergeben.

Alternativ besteht die Möglichkeit, aus dem südlichen Teil der Samtgemeinde Papenteich eine verbesserte Anbindung an die Stadtbahn in Braunschweig zu schaffen (z. B. Haltestelle Rüterweg oder Wenden, Heideblick), um durch ein dichteres Fahrplanangebot im Halbstundentakt attraktivere Verbindungen nach Braunschweig zu schaffen.

Das Teilnetz 41 umfasst auch die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Mittelzentrum Wolfenbüttel und dem Oberzentrum Braunschweig. Dazu gehören die RegioBus-Linie Braunschweig – Wolfenbüttel und die lokalen Verbindungen.

In der Relation Braunschweig – Wolfenbüttel decken die Nahverkehrszüge der Kursbuchstrecken 353 und 312 zusammen mit der RegioBus-Linie Wolfenbüttel – Braunschweig den größten Teil der ÖPNV-Nachfrage ab. Der hohen Gesamtmobilität zwischen Wolfenbüttel (einschließlich aller Ortsteile) und Braunschweig steht ein gutes ÖPNV-Angebot gegenüber, durch das dennoch nur ein Anteil der Fahrten mit dem ÖPNV an der Gesamtmobilität von weniger als 10 % erreicht werden kann. Das hohe Potenzial in dieser Relation rechtfertigt ein erhebliches besseres ÖPNV-Angebot. Die Planungen für eine RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig (siehe Kap. C2.2.2.2) sehen eine Bedienung vor, die ein der Mobilität angemessenes Angebot darstellt.

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

Die Braunschweiger Verkehrs-AG hat zum 15.10.2006 die Stadtbahnverlängerung bis nach Braunschweig-Stöckheim in Betrieb genommen. Mit Aufnahme des erweiterten Stadtbahnbetriebs wurde die Linie 421 von Wolfenbüttel über Braunschweig-Stöckheim nach Braunschweig auf dem Abschnitt Braunschweig, Rathaus – Hauptbahnhof – Stöckheim, Salzdahlumer Weg zurückgenommen. Die Linie 421 führt jetzt von Wolfenbüttel, Bahnhof bis nach Stöckheim, Salzdahlumer Weg, und dort müssen die Fahrgäste zwischen Stadtbahn und Bus umsteigen.

Im März 2007 hat die Braunschweiger Verkehrs-AG das Busangebot zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Die gebrochene Verbindung im Zuge der Linie 421 und der Stadtbahn wurde von weniger Fahrgästen genutzt als die früher durchgehende Linie 421; die Fahrgäste nutzten verstärkt die direkten Fahrten der Linie 420. Das Angebot der RegioBus-Linie 420 wurde deshalb verstärkt, und die Fahrtenzahl der Linie 421 reduziert.

Durch die Linien 420 und 421 werden die Züge am Bahnhof Wolfenbüttel angeschlossen. Der Stadtverkehr Wolfenbüttel bietet nur relativ wenige Zuganschlüsse am Bahnhof Wolfenbüttel, so dass die regionalen Linien 420 und 421 eine wichtige innerstädtische Verknüpfungsfunktion übernehmen.

Bis zur Inbetriebnahme der RegioStadtBahn soll die Busbedienung durch die RegioBus-Linie Wolfenbüttel – Braunschweig in der bestehenden Form beibehalten werden. Im Zusammenhang mit der Einführung der RegioStadtBahn zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig sind andere Führungen der RegioBus-Linie innerhalb Wolfenbüttels zu prüfen. Da große Siedlungsgebiete im Süden und im Osten Wolfenbüttels keine direkten ÖPNV-Verbindungen nach Braunschweig haben, könnten von dort direkte Fahrten nach Braunschweig geführt werden. Dadurch könnte die Zahl der direkt nach Braunschweig fahrenden Fahrgäste erhöht werden. Für das westliche Stadtgebiet Wolfenbüttels ist eine verbesserte Anbindung an die Bahnverbindungen bzw. an die RegioStadtBahn sinnvoll.

Insgesamt wird zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der RegioStadtBahn eine Überprüfung aller Buslinien in Wolfenbüttel hinsichtlich ihrer Funktion im ÖPNV-Gesamtsystem erforderlich sein. Auf die RegioStadtBahn und die RegioBus-Verbindung Wolfenbüttel – Braunschweig abgestimmte Zubringerfahrten des Stadtverkehrs würden neben der Befriedigung der Binnennachfrage auch die Fahrtmöglichkeiten im regionalen Verkehr verbessern.

Dem Teilnetz 41 zugeordnet ist eine neu zu schaffende Verbindung aus dem zur Stadt Wolfenbüttel gehörenden Ortsteil Salzdahlum nach Braunschweig. Die Mobilität zwischen Salzdahlum und Braunschweig rechtfertigt eine Verbindung. Die Entfernung von Salzdahlum nach Braunschweig-Mascherode beträgt ca. 3,5 km, die Verbindung nach Braunschweig-Stöckheim etwa 4 km. In Mascherode und in Stöckheim bestehen Anschlussmöglichkeiten an das städtische Bus- bzw. Stadtbahnnetz. Heute müssen Fahrgäste aus Salzdahlum und Ahlum mit der Linie 798 auf einem indirekten Fahrweg nach Wolfenbüttel fahren (Fahrzeit über 20 Minuten) und von dort weiter nach Braunschweig. Die Gesamtfahrzeit ist nicht attraktiv, und es ist deshalb naheliegend, dass die meisten Fahrten mit dem PKW durchgeführt werden.

Es soll der unternehmerischen Planung überlassen bleiben, welche Lösung gewählt wird. Aus planerischer Sicht sollte aber dem Anschluss an die Stadtbahn an der Haltestelle Stöckheim, Salzdahlumer Weg der Vorzug gegeben werden, weil es hier eine stabilere Anschlusssituation gibt. Der engere Takt der Stadtbahn und die im Vergleich häufigeren Änderungen im Busnetz würden in Braunschweig-Stöckheim verlässliche Anschlüsse erleichtern. Dem Teilnetz 41 sind auch die Linien 427, 437, 452, 499 und NE13 zugeordnet. Es bestehen verkehrliche Verknüpfungen zur Stadtbahn Braunschweig und zum Braunschweiger Stadtbusnetz, die bei einer Einbindung der Linien in das Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Schöppenstedt und einer Verknüpfung mit den dortigen Linien nicht mehr gesichert werden könnten. Außerdem kann nur so sichergestellt werden, dass eine einheitliche Planung und Finanzierung des Angebotes erfolgt.

Die RegioBus-Linie 452 (Bornum–) Cremlingen – Braunschweig beginnt und endet in Braunschweig am Krematorium und ist dort mit der Stadtbahn verknüpft. Der Umstieg stellt einen zusätzlichen Widerstand für die ÖPNV-Nutzung dar. Deshalb sollte die Buslinie zumindest in den Hauptverkehrszeiten umsteigefrei in das Zentrum Braunschweigs fahren und nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten gebrochen werden. Die unterschiedlichen Fahrwege der RegioBus-Linie sind beizubehalten, weil dadurch den Fahrgästen aus Bornum, Abbenrode und Destedt der zeitraubende Umweg über Hemkenrode, Veltheim und Klein Veltheim erspart wird.

**Strukturdaten Teilnetz 41 Braunschweig Stadtbus s. Teilnetz 40**

41

## Datenblatt Teilnetz 41 Braunschweig Stadtbus: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: September 2015

Linie	Linienverlauf		Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
BSVAG	411	Lamme - Südstadt	31.03.2013
BSVAG	412	Helmstedter Straße - Südstadt	30.06.2011
BSVAG	413	Leiferde - Querumer Forst - Flughafen oder Bevenrode	30.06.2011
BSVAG	414	Wenden - Hafen - Stadion	30.06.2011
BSVAG	415	Hauptbahnhof - Friedrich-Seele-Straße - An der Rothenburg	18.08.2012
BSVAG	416	Völkenrode - Kralenriede Wartheweg	30.06.2011
BSVAG	417	Hondelage - Volkmarode	30.06.2011
BSVAG	418	Raffteich - Westpark - Stadtpark - Riddagshausen	31.10.2013
BSVAG	419	Hauptbahnhof - Ost-Ring - West-Ring - Hauptbahnhof	31.05.2010
BSVAG	420	Braunschweig Rathaus - Wolfenbüttel Bahnhof	31.12.2011
BSVAG	421	Stöckheim - Wolfenbüttel Bahnhof	31.07.2013
BSVAG	422	Lehdorf - Helmstedter Straße	30.06.2011
BSVAG	424	Rühme - Bevenrode - Essenrode	31.05.2011
BSVAG	426	Karl-Sprengel-Straße - Am Dorfplatz	31.07.2013
BSVAG	427	Essehof - Weddel - Volkmarode	30.06.2011
BSVAG	429	Hauptbahnhof - West-Ring - Ost-Ring - Hauptbahnhof	31.05.2010
BSVAG	431	Hauptbahnhof - Stöckheim	05.08.2009
BSVAG	433	Völkenrode - Hondelage	30.06.2011
BSVAG	434	BS-Wenden - Harxbüttel - Lagesbüttel	30.09.2014
BSVAG	436	Rüningen - Kralenriede - Gewerbegebiet Bastholz Ost	31.12.2011
BSVAG	437	Volkmarode - Cremlingen	28.02.2011
BSVAG	439	Weststadt Donaustraße - West-Ring - Ost-Ring - Melverode	31.12.2011
BSVAG	442	Lindenbergsiedlung - Melverode - Heidberg	30.11.2011
BSVAG	443	Ölper - Querum	31.12.2011
BSVAG	452	BS Helmstedter Straße - Bornum	05.08.2009
BSVAG	454	Stadion - Schwarzer Berg - Stadion	21.12.2011
BSVAG	455	Broitzem - Geitelde - Weststadt Donaustraße	30.09.2013
BSVAG	461	Kanzlerfeld PTB - Hauptbahnhof	31.12.2011
BSVAG	464	Rühme - Stadion	31.08.2014
BSVAG	465	Ringlinie Broitzem	30.09.2015
BSVAG	480	Groß Schwülper - Watenbüttel - Braunschweig Europaplatz	31.08.2013
BSVAG	481	Leiferde - Stöckheim	31.08.2014
BSVAG	484	Groß Schwülper - Rühme	30.09.2009
BSVAG	499	Braunschweig Rathaus - Elm - Königslutter Bahnhof	31.05.2011
BSVAG	NE13	Braunschweig Rathaus - Obersicke - Neuerkerode	31.12.2010
BSVAG	PR_4	kostenloser P+R zw. Messegelände Nord und Innenstadt/VW-Halle	31.10.2013

**Fortsetzung**  
**Datenblatt Teilnetz 41 Braunschweig Stadtbus:**  
**Linien und ermittelte Verkehrsleistung**

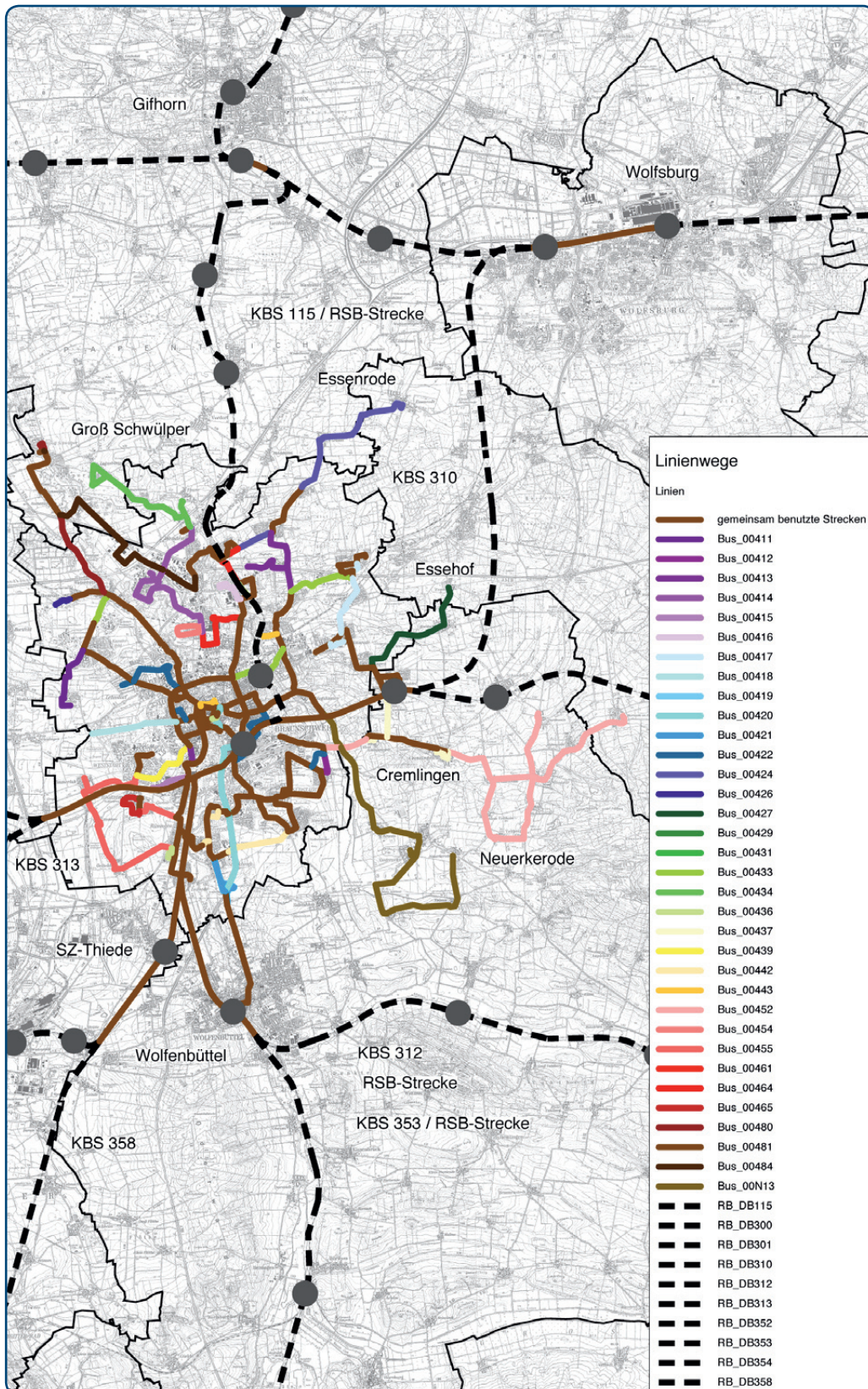
Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
BSVAG	411	2.102	1.865	1.239
BSVAG	412	493	484	371
BSVAG	413	1.915	1.509	1.228
BSVAG	414	337	262	170
BSVAG	415	65	-	-
BSVAG	416	1.475	1.241	1.046
BSVAG	417	455	373	196
BSVAG	418	568	584	482
BSVAG	419	470	391	352
BSVAG	420	1.557	1.057	341
BSVAG	421	363	312	236
BSVAG	422	1.201	977	593
BSVAG	424	569	513	348
BSVAG	426	24	18	7
BSVAG	427	608	515	239
BSVAG	429	475	396	346
BSVAG	431	548	355	107
BSVAG	433	947	-	-
BSVAG	434	69	134	190
BSVAG	436	859	455	-
BSVAG	437	169	-	-
BSVAG	439	1.176	642	-
BSVAG	442	51	-	-
BSVAG	443	809	397	-
BSVAG	452	1.106	473	307
BSVAG	454	134	107	71
BSVAG	455	554	412	252
BSVAG	461	309	49	-
BSVAG	464	81	-	-
BSVAG	465	72	50	-
BSVAG	480	532	329	209
BSVAG	481	29	-	-
BSVAG	484	356	75	-
BSVAG	499	-	-	272
BSVAG	NE13	-	43	-
BSVAG	PR_4	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>20.479</b>	<b>14.018</b>	<b>8.603</b>

**Fortsetzung**  
**Datenblatt Teilnetz 41 Braunschweig Stadtbus:**  
**Linien und ermittelte Verkehrsleistung**

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
BSVAG	411	529.685	96.984	75.585	702.255
BSVAG	412	124.207	25.169	22.640	172.015
BSVAG	413	482.651	78.474	74.906	636.030
BSVAG	414	84.893	13.633	10.345	108.870
BSVAG	415	16.319	-	-	16.319
BSVAG	416	371.714	64.513	63.806	500.033
BSVAG	417	114.732	19.379	11.966	146.078
BSVAG	418	143.082	30.382	29.427	202.891
BSVAG	419	118.347	20.351	21.486	160.184
BSVAG	420	392.479	54.965	20.794	468.238
BSVAG	421	91.507	16.229	14.414	122.150
BSVAG	422	302.692	50.786	36.182	389.661
BSVAG	424	143.363	26.675	21.201	191.239
BSVAG	426	6.143	951	446	7.540
BSVAG	427	153.124	26.763	14.606	194.493
BSVAG	429	119.672	20.579	21.123	161.374
BSVAG	431	138.201	18.439	-	156.640
BSVAG	433	238.695	-	-	238.695
BSVAG	434	17.355	6.983	11.596	35.935
BSVAG	436	216.549	23.640	-	240.189
BSVAG	437	42.680	-	-	42.680
BSVAG	439	296.384	33.403	-	329.786
BSVAG	442	12.803	-	-	12.803
BSVAG	443	203.890	20.660	-	224.550
BSVAG	452	278.691	24.581	18.707	321.979
BSVAG	454	33.806	5.575	4.303	43.683
BSVAG	455	139.569	21.439	15.367	176.376
BSVAG	461	77.992	2.524	-	80.516
BSVAG	464	20.345	-	-	20.345
BSVAG	465	18.223	2.593	-	20.817
BSVAG	480	133.938	17.107	12.770	163.816
BSVAG	481	7.307	-	-	7.307
BSVAG	484	89.618	3.891	-	93.509
BSVAG	499	Linie verkehrt nicht über das ganze Jahr			
BSVAG	NE13	-	2.248	-	2.248
BSVAG	PR_4	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>5.160.656</b>	<b>728.917</b>	<b>501.670</b>	<b>6.391.242</b>

Teilnetz 41 Braunschweig Stadtbus

Karte  
C3.3.14



Stand: 2007  
Kartografie: ZGB

### C3.3.15 Teilnetz 50 Peine

Das Teilnetz 50 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Peine.

Ein Stadtverkehr in einem Mittelzentrum wie der Stadt Peine hat weitergehende Aufgaben und Funktionen als in einer Flächengemeinde. Deshalb wird in Übereinstimmung mit der Stadt Peine ein mit dem Regionalverkehr abgestimmtes Stadtbussystem angestrebt. Hierdurch würde sich ein konsequenter Stundentakt für alle Ortsteile, der durch flexible Bedienungsformen in Schwachlastzeiten ergänzt wird, ergeben. Zusätzlich wird die Einrichtung eines Nachtbusverkehrs angestrebt. Die Verknüpfung am Bahnhof Peine soll zeitlich optimiert werden.

#### Strukturdaten Teilnetz 50: Peine

##### • Stadt Peine

**Einwohnerzahl gesamt** 49770

##### Ortsteile:

Berkum	351
Dungelbeck	1792
Duttenstedt	886
Eixe	662
Essinghausen	1781
Handorf	877
Peine	25275
Röhrse	238
Rosenthal	1095
Schmedenstedt	1066
Schwicheldt	1352
Stederdorf	5500
Vöhrum/Landwehr	7298
Wendesse	148
Woltorf	2120

##### Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)

Ilse	8600
Edemissen	6700
Lahstedt	3400
Wendeburg	2600
Braunschweig	2500
Vechede	1900
Hohenhameln	1800
Lengede	900
Salzgitter	700

##### Pendler:

Auspendler	3429
Einpendler	6594



## Datenblatt Teilnetz 50 Peine: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Dezember 2010

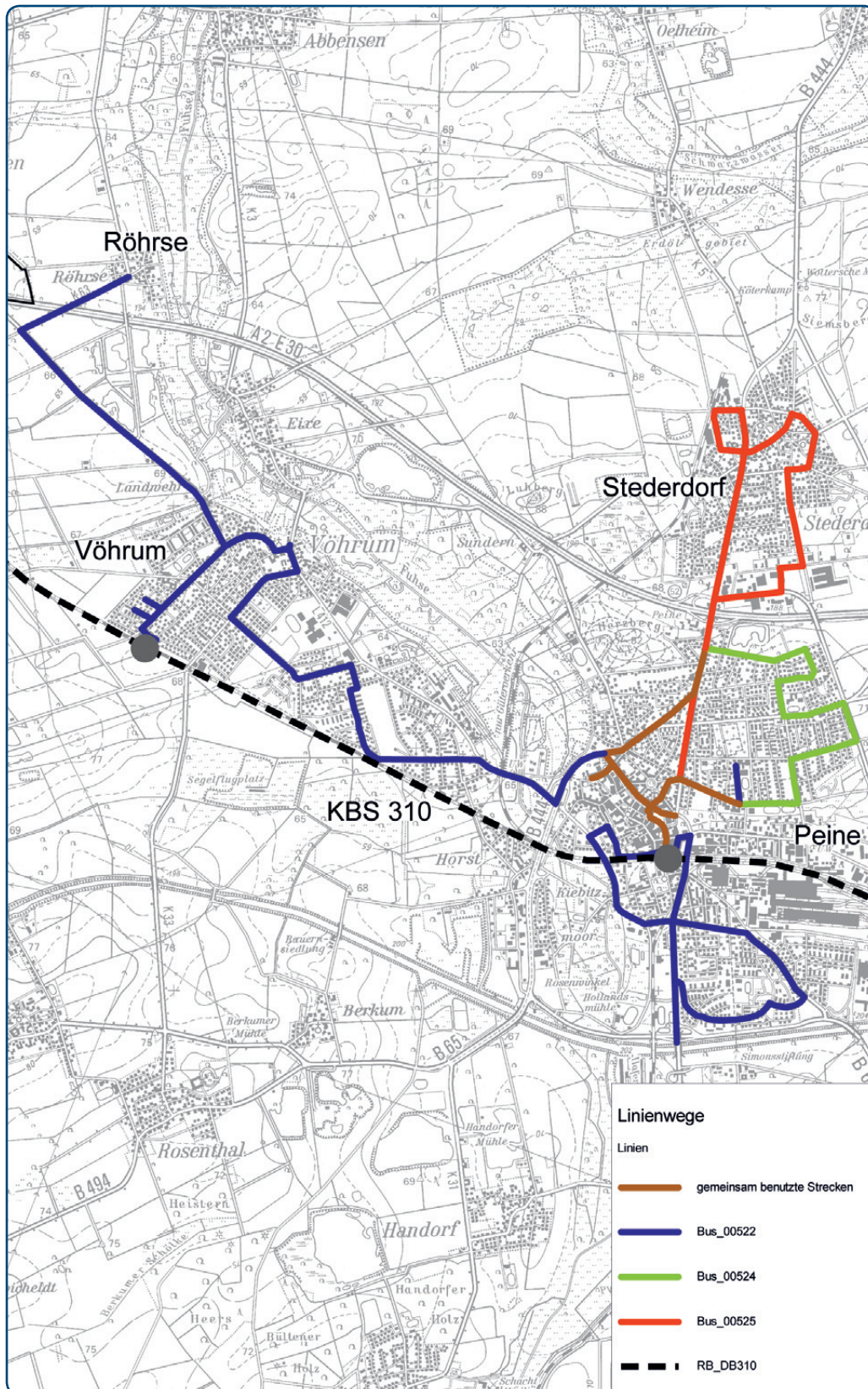
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
Mundstock	522	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Vöhrum - Peine, Klinikum - Bahnhof	31.12.2010
Mundstock	524	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Oststadt - Peine Bahnhof	31.12.2010
Mundstock	525	Stadtverkehr Peine Bahnhof - Stederdorf - Peine Bahnhof	31.12.2010

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
Mundstock	522	806	521	216
Mundstock	524	106	69	-
Mundstock	525	147	102	-
<b>Summe</b>		<b>1.059</b>	<b>693</b>	<b>216</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
Mundstock	522	203.050	27.107	13.146	243.302
Mundstock	524	26.693	3.611	-	30.304
Mundstock	525	37.054	5.325	-	42.379
<b>Summe</b>		<b>266.797</b>	<b>36.043</b>	<b>13.146</b>	<b>315.985</b>

Karte  
C3.3.15

## Teilnetz 50 Peine



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## Teilnetz 51 Edemissen

C3.3.16

Das Teilnetz 51 umfasst den Bereich der Gemeinde Edemissen mit der RegioBus-Verbindung Edemissen – Peine und den lokalen Linien.

Die RegioBus-Linie Edemissen – Peine fährt von Edemissen über Oedesse, Ölheim, Wendesse und Stederdorf nach Peine zum Bahnhof. Der Linienvverlauf innerhalb von Edemissen und die Bedienung von Oedesse, Ölheim, Wendesse verlängert zwar die Fahrzeit etwas, verbessert aber die Bedienung der Orte wesentlich.

Bei der Umsetzung dieses Teilnetzes sind die Anschlüsse der RegioBus-Linie Edemissen – Peine am Bahnhof Peine an die Nahverkehrszüge von/nach Braunschweig und Hannover zu verbessern.

Die Relation Wipshausen – Braunschweig ist dem Teilnetz 52 mit der RegioBus-Linie 560 Wipshausen – Wendeburg – Braunschweig zugeordnet.

51

### Strukturdaten Teilnetz 51: Edemissen

#### • Gemeinde Edemissen

**Einwohnerzahl gesamt** 12676

##### Ortsteile:

Abbensen	2168
Alvesse	479
Blumenhagen	480
Eddesse	1000
Edemissen	3320
Eickenrode	338
Mödesse	300
Oedesse	652
Oelerse	460
Plockhorst	789
Rietze	265

Voigtholz-Ahlemissen	175
Wehnsen	450
Wipshausen	1747

##### Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)

Peine	6700
Meinersen	1000
Wendeburg	800

##### Pendler:

Auspendler	2142
Einpendler	527

- Stadt Peine
- Gemeinde Wendeburg

- s. Teilnetz 50
- s. Teilnetz 52

## Datenblatt Teilnetz 51 Edemissen: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Dezember 2010

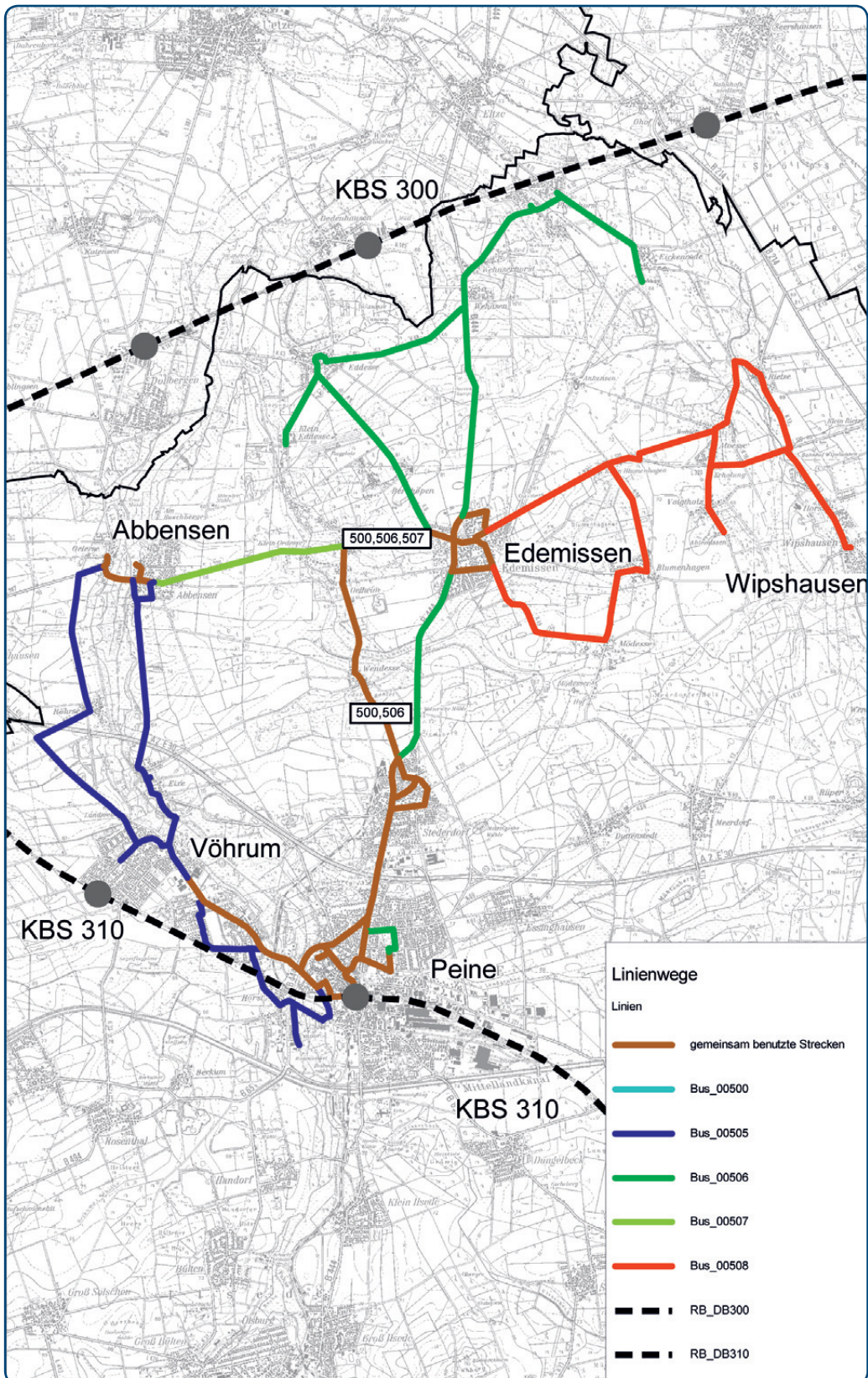
Linie		Linienerlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
RBB	500	Peine - Edemissen - Peine	31.12.2010
RBB	505	Peine - Vöhrum - Abbensen - Röhre	31.12.2010
RBB	506	Eickenrode - Eddesse - Edemissen - Peine	31.12.2010
RBB	507	Oelerse - Edemissen	31.12.2010
RBB	508	Edemissen - Rietze - Wipshausen	31.12.2010

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
RBB	500	384	178	133
RBB	505	585	162	-
RBB	506	731	124	-
RBB	507	108	36	-
RBB	508	503	145	-
<b>Summe</b>		<b>2.311</b>	<b>645</b>	<b>133</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
RBB	500	96.659	9.242	8.131	114.033
RBB	505	147.476	8.407	-	155.883
RBB	506	184.242	6.465	-	190.708
RBB	507	27.178	1.866	-	29.043
RBB	508	126.794	7.542	-	134.336
<b>Summe</b>		<b>582.349</b>	<b>33.522</b>	<b>8.131</b>	<b>624.002</b>

Teilnetz 51 Edemissen

Karte  
C3.3.16



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

### C3.3.17 Teilnetz 52 Lengede – Vechelde – Wendeburg

Das Teilnetz 52 umfasst die Bedienungsgebiete der Gemeinden Lengede und Vechelde mit den Verkehrsbeziehungen nach Braunschweig und nach Peine.

Die Relation Wendeburg – Braunschweig wird durch den RegioBus 560 Wipshausen – Wendeburg – Braunschweig 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. Bei der Umsetzung des Linienetzes ist über das bestehende Angebot hinaus für Wipshausen und Wendeburg die Einrichtung von Spätverbindungen zumindest an den Wochenenden zu prüfen. Die verbesserte Anbindung von Wipshausen und Wendeburg im Spätverkehr sollte vergleichbar der bestehenden Anbindung von Vechelde durch die Linie 450 sein.

Die Relation Vechelde – Braunschweig wird von der RegioBus-Linie 450 Sierße – Vechelde – Braunschweig abgedeckt. Die Linie führt von Sierße über Bettmar, Vechelde, Vechelade, Wedtlenstedt, Denstorf und Klein Gleidingen nach Braunschweig, Europaplatz. Es überlagern sich Fahrten, die in Sierße beginnen oder enden, mit Fahrten, die am Bahnhof Vechelde beginnen oder enden. Dadurch ergibt sich auf der Strecke ein Halbstundentakt.

Die Verbindungen bis Sierße führen über Vechelde, Bahnhof; auf diesem Weg wird heute der Bahnübergang auf der B1 in Vechelde gequert. Durch die Planfeststellung für die Ortsumgehung Vechelde im Zuge der B1 sind die Voraussetzungen geschaffen, diesen Bahnübergang in Vechelde zu schließen. Die derzeitige Diskussion um einen Tunnel unter dem Bahnübergang deutet darauf hin, dass die Unterführung nur für PKW ausgelegt werden soll. Die Verbindungen von Sierße über Bettmar nach Vechelde wären dann nicht mehr möglich. Wenn mit den Fahrten von Bettmar/Sierße auch die Haltestelle Vechelde, Bahnhof bedient werden soll, wäre eine Umwegfahrt mit einer Stichfahrt zum Bahnhof Vechelde erforderlich. Abgesehen von Zeitverlust für die Fahrgäste würden erhebliche Mehrwege und -kosten entstehen.

Im Interesse der Fahrgäste sind wegen der um ca. 5 Minuten kürzeren Fahrzeit zumindest in der Hauptverkehrszeit direkte Fahrten über die B1 zwischen Vechelde und Braunschweig erforderlich.

Zum Teilnetz 52 gehört auch die Busverbindung von Braunschweig, Donaustraße nach Lengede (Linie 445). Mit der Einschränkung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr zwischen Braunschweig und Hildesheim zum Fahrplan 2007 hat diese Busverbindung eine höhere Bedeutung erhalten. Der Linienweg der Linie 445 ist zwar wegen der Bedienung vieler Orte der Gemeinde Vechelde aus Fahrgastsicht nicht optimal, doch steht eine verlässliche Verbindung mit Fahrten über den ganzen Tag zur Verfügung.

Bei der Umsetzung des Linienetzes ist über das bestehende Angebot hinaus für Lengede die Einrichtung von Spätverbindungen zumindest an den Wochenenden zu prüfen. Die verbesserte Anbindung von Lengede im Spätverkehr sollte vergleichbar der bestehenden Anbindung von Vechelde sein. Es kommt für Lengede sowohl ein zusätzliches Angebot über die Linie 445 in Frage als auch über eine Erweiterung der Linie 450 über Vechelde hinaus nach Lengede.

Die Anbindung von Wahle an Vechelde und insbesondere die weiterführenden Anschlüsse nach Braunschweig (Bahn und Bus) und Hannover (Bahn) sind zu verbessern.

## Strukturdaten Teilnetz 52: Lengede – Vechede – Wendeburg

### • Gemeinde Vechede

**Einwohnerzahl gesamt** 16141

**Ortsteile:**

Alvesse	292
Bettmar	945
Bodenstedt	714
Denstorf	707
Fürstenua	86
Groß Gleidingen	748
Klein Gleidingen	361
Köchingen	262
Liedingen	430
Sierße	915
Sonnenberg	653
Vallstedt	1434
Vechedade	522

Vechede	5194
Wahle	1154
Wedtlenstedt	1631
Wierthe	328

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Braunschweig	11700
Salzgitter	2100
Lengede	2000
Peine	1900
Wendeburg	1600
Lahstedt	700

**Pendler:**

Auspendler	4280
Einpendler	696

### • Gemeinde Wendeburg

**Einwohnerzahl gesamt** 10127

**Ortsteile:**

Bortfeld	2518
Harvesse	408
Meerdorf	1101
Neubrück	1411
Rüper	198
Sophiental	518
Wendeburg/Wendezelle/	
Zweidorf	4076
Wense	307

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Braunschweig	5900
Peine	2700
Vechede	1500
Papenteich	1400
Edemissen	800

**Pendler:**

Auspendler	2531
Einpendler	559

- Stadt Braunschweig
- Gemeinde Edemissen
- Gemeinde Lengede
- Stadt Peine

- s. Teilnetz 40
- s. Teilnetz 51
- s. Teilnetz 53
- s. Teilnetz 50

## Datenblatt Teilnetz 52 Lengede – Vechede – Wendeburg: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Oktober 2014

Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
BSVAG	445	Lengede - Braunschweig Weststadt Donaustraße	30.06.2011
BSVAG	450	Sierße - Vechede - Braunschweig Europaplatz	30.06.2011
Mundstock	509	Peine - Meerdorf - Wipshausen	31.12.2010
Mundstock	511	Vechede - Wedtlenstedt - Groß Gleidingen	31.12.2010
Mundstock	512	Peine - Woltorf - Wendeburg - Harvesse	31.12.2010
Mundstock	513	Vechede - Wendeburg - Neubrück - Meerdorf	31.12.2010
Mundstock	514	Peine - Woltorf - Vechede	31.12.2010
Mundstock	515	Groß Ilsede - Oberg - Schmedenstedt - Peine	31.12.2010
Mundstock	516	Vechede - Vallstedt - Groß Gleidingen	31.12.2010
Mundstock	560	Wipshausen - Ersehof - Wendeburg - Bortfeld - BS Europaplatz	31.10.2014
Mundstock	566	Zweidorf - Wahle - Vechede	31.10.2014

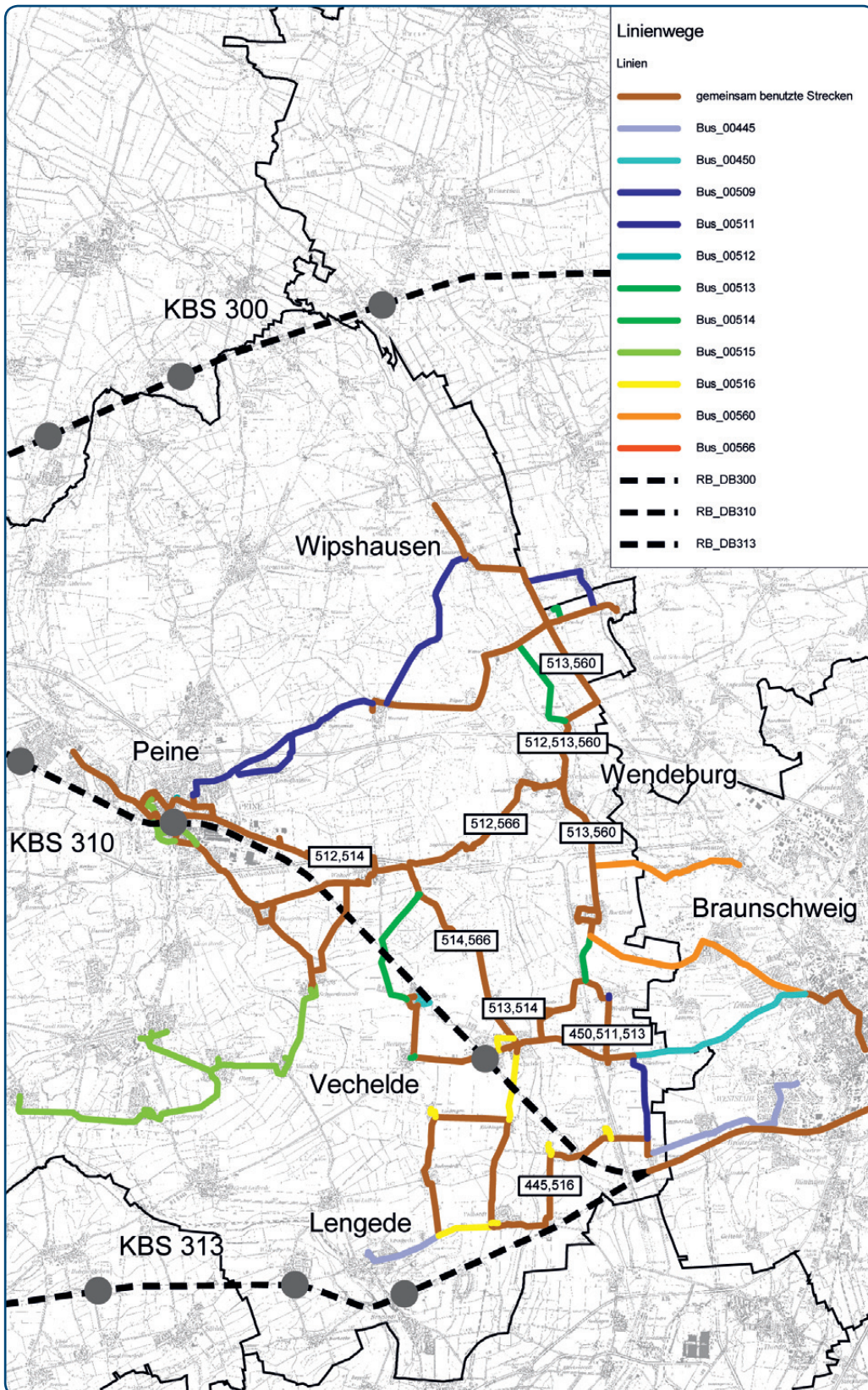
Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
BSVAG	445	828	380	190
BSVAG	450	1.198	418	203
Mundstock	509	600	164	-
Mundstock	511	82	-	-
Mundstock	512	393	91	-
Mundstock	513	404	23	-
Mundstock	514	373	157	-
Mundstock	515	677	195	-
Mundstock	516	554	100	-
Mundstock	560	977	780	351
Mundstock	566	193	145	-
<b>Summe</b>		<b>6.278</b>	<b>2.453</b>	<b>744</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
BSVAG	445	208.585	19.738	11.577	239.900
BSVAG	450	301.786	21.730	12.388	335.904
Mundstock	509	151.296	8.553	-	159.849
Mundstock	511	20.681	-	-	20.681
Mundstock	512	99.016	4.720	-	103.736
Mundstock	513	101.775	1.203	-	102.979
Mundstock	514	93.906	8.170	-	102.075
Mundstock	515	170.523	10.142	-	180.665
Mundstock	516	139.606	5.202	-	144.809
Mundstock	560	246.276	40.567	21.421	308.264
Mundstock	566	48.602	7.522	-	56.124
<b>Summe</b>		<b>1.582.052</b>	<b>127.548</b>	<b>45.386</b>	<b>1.754.986</b>



Teilnetz 52 Lengede – Vechelde – Wendeburg

Karte  
C3.3.17



Stand: 2007  
Kartografie: ZGB

**C3.3.18 Teilnetz 53 Hohenhameln – Lahstedt – Ilsede – Lengede**

Das Teilnetz 53 umfasst die RegioBus-Verbindungen Peine – Hohenhameln, Peine – Lengede – Broistedt und Hohenhameln – Hämelerwald sowie die lokalen Verbindungen des Teilnetzes.

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

Zwischen Peine und Broistedt besteht eine RegioBus-Verbindung auf der Linie 530 als Teil der Relation Peine – Salzgitter-Lebenstedt. Neben den Taktfahrten bestehen Fahrten, die im Rahmen der Schülerbeförderung erforderlich sind. Die RegioBus-Linie 530 Peine – Broistedt führt von Peine, Bahnhof über Klein Ilsede, Groß Ilsede, Gadenstedt, Groß Lafferde, Klein Lafferde, Lengede, Woltwiesche und Barbecke nach Broistedt und endet dort am Bahnhof. Die Fahrten der Linie 530, die ausschließlich der Schülerbeförderung dienen, haben andere Linienwege und bedienen auch andere Orte.

In Peine ist die Linie 530 verknüpft mit den Zügen von und nach Hannover und Braunschweig. An den Bahnhöfen Woltwiesche und Lengede-Broistedt werden Anschlüsse an die Züge der Kursbuchstrecke 313 nach Braunschweig und Hildesheim hergestellt. Am Bahnhof Lengede-Broistedt ist die Linie 530 mit der RegioBus-Linie 640 (Teilnetz 62) Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede verknüpft und ermöglicht Fahrten zwischen Peine und Salzgitter-Lebenstedt.

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

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

Das Ziel einer direkten, umsteigefreien Buslinie Peine – Salzgitter-Lebenstedt wird nicht aufgegeben. Es muss aber berücksichtigt werden, dass auch unter optimalen Rahmenbedingungen – wie Zugfahrzeiten auf den Strecken Braunschweig – Hannover und Braunschweig – Hildesheim, die an der Fahrzeit des Busses von Salzgitter-Lebenstedt nach Peine ausgerichtet sind – nicht in beiden Fahrtrichtungen jeweils Zu- und Abgangsverkehre zu den Zügen in Lengede-Broistedt gefahren werden können. Wenn mit einem Bus sowohl Fahrgäste mit einer angemessenen Übergangszeit zum Bahnhof gebracht werden und die ankommenden Fahrgäste mit einer ausreichenden Übergangszeit mitgenommen werden sollen, muss der Bus am Bahnhof etwa 10 Minuten warten (Ankunft z. B. 5 Minuten vor der Zugankunft, Abfahrt ca. 5 Minuten nach Zugabfahrt). Durch die Herstellung vergleichbarer Anschlüsse wie bei der ge-

brochenen Variante würde sich die Fahrzeit erheblich verlängern, und die im Bus sitzenden Fahrgäste müssten erhebliche Standzeiten in Kauf nehmen. Der Vorteil gegenüber der gebrochenen Variante wäre damit wesentlich geringer. Außerdem hat die Mobilitätsuntersuchung, die den Planungen des ersten Nahverkehrsplans zugrunde lag, gezeigt, dass die Zahl der durchfahrenden Fahrgäste zwischen Peine und Salzgitter-Lebenstedt verhältnismäßig gering ist. Gemessen an den vielfältigen Ansprüchen an diese Linie ist auch unter wirtschaftlichen Aspekten mit einer Brechung der Linie die zweckmäßigste Lösung gewählt worden.

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

Sollten trotz Brechung der RegioBus-Linie die Anschlüsse am Bahnhof Lengede-Broistedt an die Nahverkehrszüge nach Braunschweig und Hildesheim nicht mehr hergestellt werden können, wäre der umsteigefreien Linienführung Peine – Salzgitter-Lebenstedt der Vorzug zu geben. Dann wären Anschlüsse am Bahnhof Peine an die Nahverkehrszüge der KBS 310 nach Braunschweig und Hannover herzustellen.

Die RegioBus-Linie Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede ist dem Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel zugeordnet.

In der aufkommensstarken, von mehreren Linien bedienten Relation Groß Ilsede – Peine sind die regionalen und lokalen Linien so zu ordnen, dass sie sich zu einem 30-Minutentakt überlagern.

#### **RegioBus Hohenhameln – Peine**

In der Relation Peine – Hohenhameln wird die Buslinie 502 durch 6 direkte RegioBus-Fahrtenpaare an den Werktagen von Montag bis Freitag ergänzt. Die zusätzlichen Fahrten werden in der Zeit zwischen ca. 5:30 Uhr und 7:30 Uhr sowie zwischen 15:15 Uhr und 18:15 Uhr im Stundentakt durchgeführt. Das Schwergewicht der Fahrten liegt in der schnellen Beförderung Berufstätiger zwischen Hohenhameln und Peine und der Herstellung von Anschlüssen an die Züge in Peine. Die bestehenden Fahrten der Linien 501 und 502 zwischen Hohenhameln und Peine, die wegen zum Teil indirekter Linienverläufe eine lange Fahrzeit haben, werden in der Hauptverkehrszeit durch attraktive schnelle Fahrten ergänzt.

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

#### **RegioBus Hohenhameln – Hämelerwald**

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

Die RegioBus-Fahrten führen von Hohenhameln über Bekum, Stedum, Equord und Mehrum, nach Hämelerwald zum Bahnhof. Die Linie 948 ist nur nachrichtlich aufgeführt und wird dem Teilnetz 53 nicht zugeordnet.

Nachrichtlich wird auf die Linie 370 der Üstra hingewiesen, die eine Verbindung von Mehrum in sehr guter Qualität über Sehnde, Anderten und Kirchrode nach Hannover, Altenbekener Damm (Stadtteil Südstadt) herstellt. Die Linie bietet Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Sehnde in Richtung Lehrte/Hannover und Hildesheim.

### Strukturdaten Teilnetz 53: Hohenhameln – Lahstedt – Ilsede – Lengede

#### • Gemeinde Hohenhameln

**Einwohnerzahl gesamt** 9667

**Ortsteile:**

Bierbergen	905
Bründeln	156
Clauen	1142
Equord	962
Harber	405
Hohenhameln	3272
Mehrum	1084
Ohlum	252
Rötzum	64

Soßmar	763
Stedum	599

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Peine	1700
Ilsede	1000
Lahstedt	700

**Pendler:**

Auspendler	672
Einpendler	473

#### • Gemeinde Ilsede

**Einwohnerzahl gesamt** 12172

**Ortsteile:**

Bülten	1910
Groß Bülten	1506
Groß Ilsede	2782
Klein Ilsede	1926
Ölsburg	2913
Solschen	1137

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Peine	8900
Lahstedt	4500
Hohenhameln	1000
Lengede	600

**Pendler:**

Auspendler	2478
Einpendler	742

#### • Gemeinde Lahstedt

**Einwohnerzahl gesamt** 10563

**Ortsteile:**

Adenstedt	2078
Gadenstedt	2436
Groß Lafferde	2833
Münstedt	1049
Oberg	2304

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Ilsede	4800
Peine	3200
Lengede	1600
Vechele	700
Hohenhameln	700
Salzgitter	600

**Pendler:**

Auspendler	2295
Einpendler	369

#### • Gemeinde Lengede

**Einwohnerzahl gesamt** 13062

**Ortsteile:**

Barbecke	707
Broistedt	3800
Klein Lafferde	1296
Lengede	5128
Woltwiesche	2183

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Salzgitter	10300
Vechele	2000
Braunschweig	2000
Lahstedt	1700
Peine	800
Ilsede	600

**Pendler:**

Auspendler	3549
Einpendler	645

#### • Stadt Peine

#### • Gemeinde Vechele

#### s. Teilnetz 50

#### s. Teilnetz 52

## Datenblatt Teilnetz 53 Hohenhameln – Lahstedt – Ilsede – Lengede: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Dezember 2010

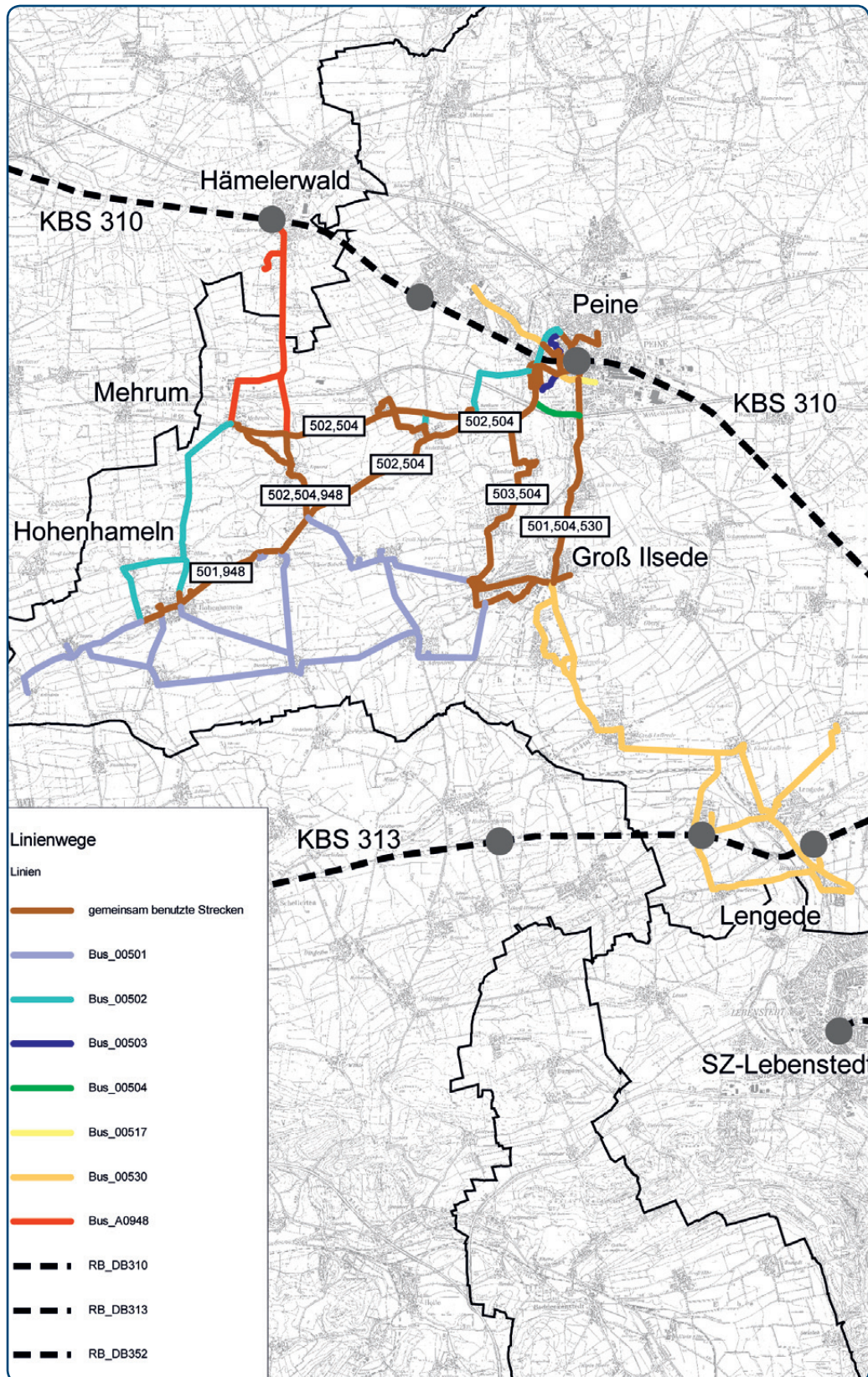
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
RBB	501	Peine - Ilsede - Hohenhameln - Bründeln	31.12.2010
RBB	502	Peine - Schwicheldt - Hohenhameln - Harber	31.12.2010
RBB	503	Peine - Handorf - Groß Ilsede	31.12.2010
RBB	504	Groß Ilsede - Handorf - Rosenthal - Mehrum	31.12.2010
RBB	517	Peine - Ilsede - Peine	31.12.2010
RBB	530	Peine - Ilsede - Lengede - Broistedt - (SZ-Lebenstedt)	31.12.2010
RegioBus H	948	Hohenhameln - Equord - Mehrum - (Hämelerwald)	10.12.2011*
Haller	DIFF_4	Anruflinientaxi Gemeinde Lengede	EE 29.02.2008 (31.12.2010)

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
RBB	501	1.084	327	-
RBB	502	986	201	-
RBB	503	423	157	-
RBB	504	205	-	-
RBB	517	331	222	166
RBB	530	1.855	798	383
RegioBus H	948	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt		
Haller	DIFF_4	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>4.884</b>	<b>1.706</b>	<b>549</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
RBB	501	273.197	16.999	-	290.196
RBB	502	248.490	10.465	-	258.955
RBB	503	106.605	8.182	-	114.787
RBB	504	51.669	-	-	51.669
RBB	517	83.506	11.550	10.123	105.178
RBB	530	467.373	41.512	23.373	532.258
RegioBus H	948	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt			
Haller	DIFF_4	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>1.230.840</b>	<b>88.708</b>	<b>33.496</b>	<b>1.353.043</b>

Karte  
C3.3.18

## Teilnetz 53 Hohenhameln – Lahstedt – Ilsede – Lengede



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## Teilnetz 60 Salzgitter

C3.3.19

Zum Teilnetz 60 gehören die RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Bad, die Linien des Stadtverkehrs Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt und die Linien des Berufsverkehrs Salzgitter. Die RegioBus-Linie 610 führt heute vom Bahnhof Salzgitter-Bad über die Landesstraße 472 östlich an Salzgitter-Gebhardshagen vorbei nach Salzgitter-Lebenstedt. Es ist zu prüfen, ob eine bessere Erschließung von Salzgitter-Gebhardshagen die Nachfrage erhöhen kann. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Fahrzeit nicht verlängert werden darf, weil sonst ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich wäre.

Die RegioBus-Linie 610 ist am Bahnhof Salzgitter-Bad verknüpft mit den Nahverkehrszügen von/nach Braunschweig sowie der RegioBus-Linie Salzgitter-Bad – Goslar. In Salzgitter-Lebenstedt gibt es Umsteigemöglichkeiten u.a. zur Linie 640 Salzgitter-Lebenstedt – Lengede und zu den Stadtverkehrslinien.

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

Eine Verbesserung der Wochenendbedienung durch direkte Fahrten der RegioBus-Linie 610 Salzgitter Lebenstedt – Salzgitter-Bad über das bestehende Angebot hinaus ist in Abstimmung mit der Stadt Salzgitter nicht vorgesehen, weil die Linie 612 von Salzgitter-Lebenstedt über Salzgitter-Gebhardshagen nach Salzgitter-Bad ein ausreichendes Angebot bereitstellt.

Bei Einführung der RegioStadtBahn müssen die Linien des Teilnetzes an die veränderten Strukturen angepasst werden, da die Zubringerfunktionen des Busverkehrs noch ausgeprägter sein werden und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn die Möglichkeit verbessern würde, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Salzgitters weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als ein lokaler Verkehr in einer kleineren Gemeinde, ist für die Stadt Salzgitter ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Salzgitter nicht am allgemein angestrebten Bedienstungsgrundangebot zu messen. Der bestehende Stadtverkehr bietet für einige Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich. Allerdings übernehmen regionale Buslinien auch lokale Bedienungsfunktionen.

Die städtischen und regionalen Linien sollen an den Bahnhöfen Salzgitter-Bad, -Lebenstedt, -Ringelheim und -Thiede Anschlüsse an die Züge der DB AG sicherstellen. Außerdem sollen sie an weiteren wichtigen Haltestellen wie z. B. am ZOB/Bahnhof in Salzgitter-Bad oder ZOB bzw. am Bahnhof Salzgitter-Lebenstedt Anschlüsse an andere regionale Buslinien herstellen.

Ein besserer ÖPNV-Anschluss für den Standort der Fachhochschule Salzgitter in Salzgitter-Calbecht ist zu prüfen. Dabei kommen auch bedarfsgesteuerte Verkehre in Betracht.

## Strukturdaten Teilnetz 60: Salzgitter

### • Stadt Salzgitter

**Einwohnerzahl gesamt 106665**

**Ortsteile:**

Barum	1001
Beddingen	500
Beinum	602
Bleckenstedt	602
Bruchmachersen	818
Calbecht	282
Drütte	452
Engelstedt	810
Engerode	263
Flachstöckheim	1179
Gebhardshagen	8065
Gitter	822
Groß Mahner	654
Hallendorf	1867
Heerte	1416
Hohenrode	210
Immendorf	479
Lebenstedt	45457
Lesse	1243
Lichtenberg	3004
Lobmachersen	869
Ohlendorf	577
Osterlinde	429
Reppner	452
Ringelheim	1986

Salder	1709
Salzgitter Bad	23226
Sauingen	499
Thiede	10361
Üfingen	891
Watenstedt	629

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Braunschweig	32000
Wolfenbüttel	9800
Lengede	9800
Baddeckenstedt	8300
Liebenburg	5900
Goslar	2300
Lutter am Barenberge	2100
Vechede	2000
Oderwald	2000
Schladen	1300
Langelsheim	1000
Vienenburg	700
Lahstedt	700
Peine	600

**Pendler:**

Auspendler	7851
Einpendler	18037



## Datenblatt Teilnetz 60 Salzgitter: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: September 2014

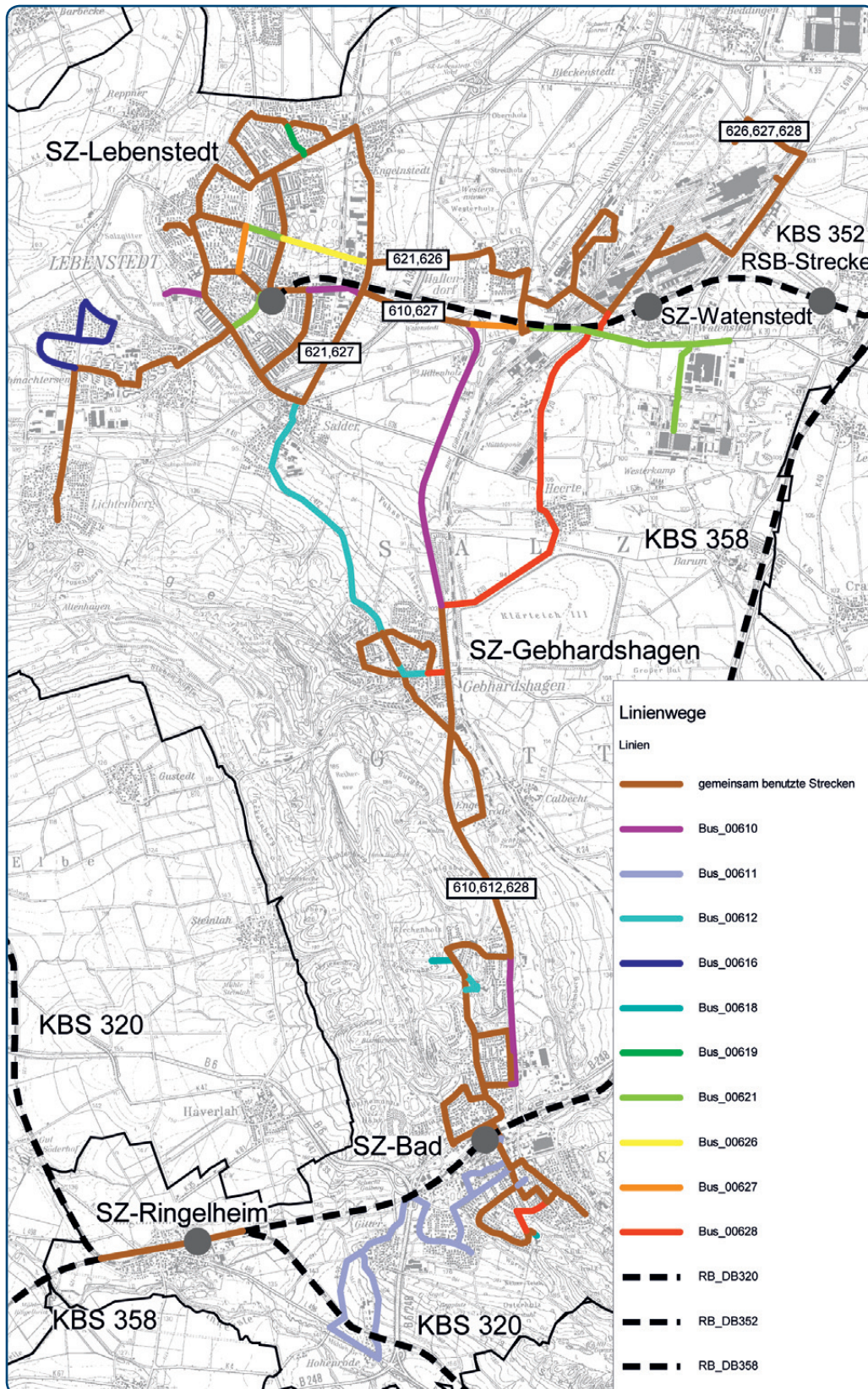
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
KVG	610	Salzgitter Lebenstedt - Salzgitter Bad	31.03.2013
KVG	611	Salzgitter Bad - SZ-Gitter - SZ-Hohenrode	30.09.2014
KVG	612	Salzgitter Lebenstedt - SZ-Salder - SZ-Gebhardshagen - Salzgitter Bad	31.03.2013
KVG	616	Salzgitter Lebenstedt - SZ-Fredenberg	30.09.2012
KVG	618	Salzgitter Bad: Waldfriedhof - Bahnhof - Thermalsolbad	31.10.2011
KVG	619	Salzgitter Lebenstedt - SZ-Fredenberg - SZ-Lichtenberg	31.08.2014
KVG	621	Salzgitter Lebenstedt - MAN/LHB	31.03.2011
KVG	626	Salzgitter Lebenstedt - SZ-Hallendorf - Salzgitter AG	31.07.2013
KVG	627	Salzgitter Lichtenberg - Sz-Lebenstedt - Salzgitter AG	31.07.2013
KVG	628	Salzgitter Bad - SZ-Gebhardshagen - Salzgitter AG	31.07.2013
KVG	DIFF_8	Anrufsammeltaxi Stadt Salzgitter	31.07.2010

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
KVG	610	583	233	-
KVG	611	305	150	100
KVG	612	2.629	1.845	911
KVG	616	794	400	232
KVG	618	237	216	-
KVG	619	1.273	892	380
KVG	621	41	-	-
KVG	626	41	-	-
KVG	627	218	171	171
KVG	628	284	215	215
KVG	DIFF_8	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>6.405</b>	<b>4.121</b>	<b>2.009</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
KVG	610	146.848	12.121	-	158.969
KVG	611	76.857	7.779	6.083	90.720
KVG	612	662.615	95.937	55.594	814.147
KVG	616	200.164	20.797	14.163	235.124
KVG	618	59.756	11.220	-	70.976
KVG	619	320.870	46.388	23.159	390.417
KVG	621	10.286	-	-	10.286
KVG	626	10.253	-	-	10.253
KVG	627	54.822	8.868	10.403	74.093
KVG	628	71.478	11.205	13.144	95.827
KVG	DIFF_8	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>1.613.949</b>	<b>214.316</b>	<b>122.547</b>	<b>1.950.811</b>

Karte  
C3.3.19

Teilnetz 60 Salzgitter



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## Teilnetz 61 Baddeckenstedt

C3.3.20

Zum Teilnetz 61 gehören die Buslinien der Samtgemeinde Baddeckenstedt – des westlich von Salzgitter gelegenen Teils des Landkreises Wolfenbüttel – mit den Verbindungen nach Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Bad.

Zu prüfen ist auch eine Verbindung aus der Samtgemeinde Baddeckenstedt nach Salzgitter-Gebhardshagen z. B. über Klein und Groß Elbe und Gustedt mit Herstellung von Anschlüssen am Bahnhof Baddeckenstedt. Eine solche Verbindung könnte als Bedarfsbedienung z. B. in Form eines ALT-Verkehrs eingeführt werden. Denkbar ist auch eine Variante in Verbindung mit der heutigen Linie 606.

Die Einbindung des Bahnhofs Baddeckenstedt und die Verbesserung der Schienenanschlüsse von/nach Hildesheim/Hannover sind aus allen Orten und mit allen Linien zu verbessern, so dass die Fahrgäste mit attraktiven Übergangszeiten die Züge erreichen können.

### Strukturdaten Teilnetz 61: Baddeckenstedt

#### • Samtgemeinde Baddeckenstedt

**Einwohnerzahl gesamt** 11190

##### Ortsteile:

Baddeckenstedt	3269
Berel	653
Binder	200
Burgdorf	736
Groß Elbe	772
Groß Heere/Klein Heere	1207
Gustedt	691
Haverlah	1131
Hohenassel	364
Klein Elbe	314
Nordassel	548
Oelber Am Weissen Wege	1524

Rhene	350
Sehlde	1101
Steinlah	577
Wartjenstedt	398
Westerlinde	272

##### Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)

Salzgitter	8500
------------	------

##### Pendler:

Auspendler	2498
Einpendler	224

#### • Stadt Salzgitter

s. Teilnetz 60

## Datenblatt Teilnetz 61 Baddeckenstedt: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Januar 2014

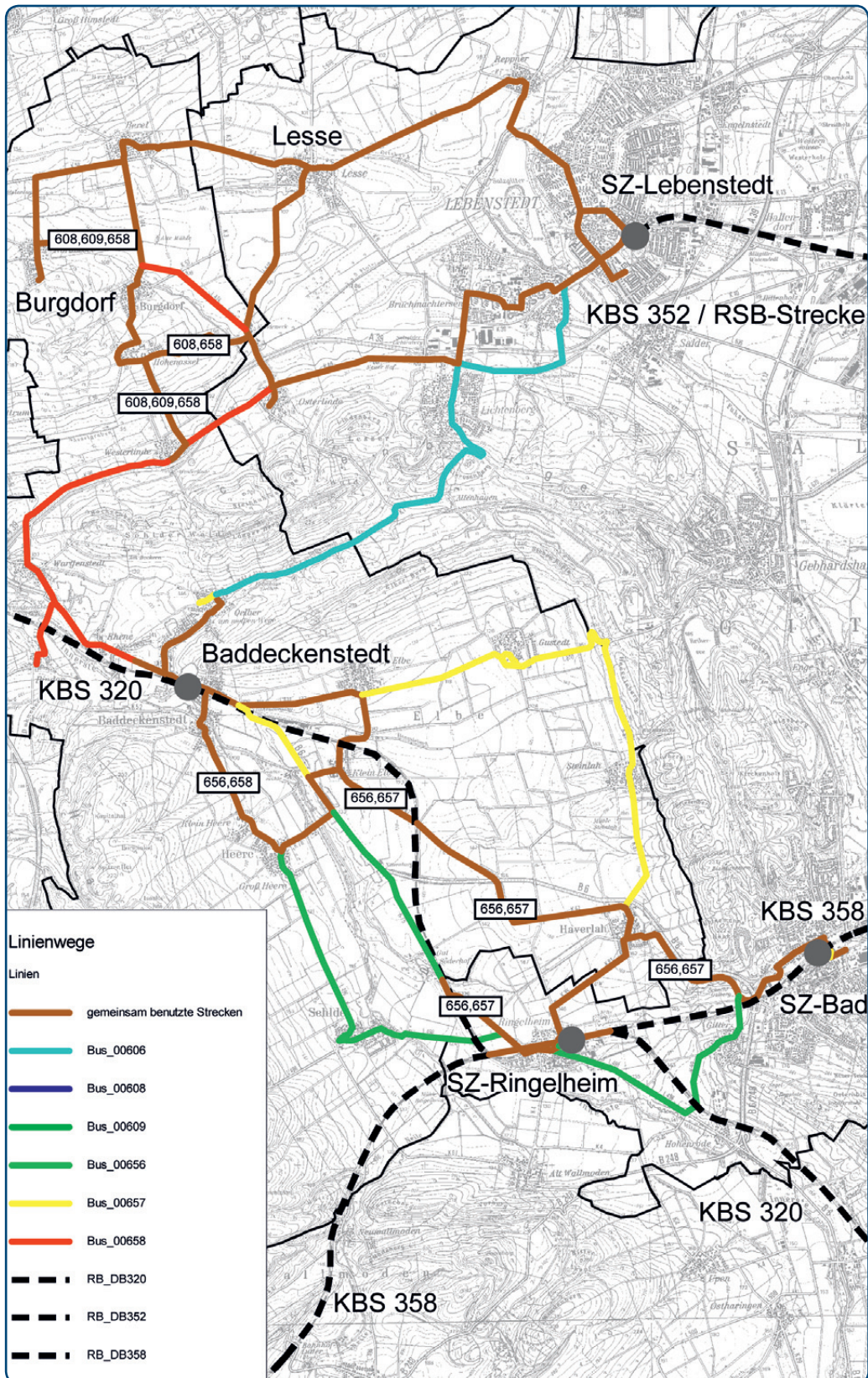
Linie		Linienvverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
KVG	606	Salzgitter Lebenstedt - Lichtenberg - Oelber a.w.W. - Baddeckenstedt	31.01.2014
KVG	608	SZ Lebenstedt - Fredenberg - Berel - Lebenstedt	31.01.2014
KVG	609	SZ Lebenstedt - Lesse - Berel - Lebenstedt	31.01.2014
RBB	656	Salzgitter Bad - Sehle - Heere - Baddeckenstedt	30.06.2011
RBB	657	Baddeckenstedt - Groß Elbe - Steinlah - Salzgitter Bad	30.06.2011
RBB	658	Groß Elbe - Baddeckenstedt - Hohenassel - Berel	30.06.2011
KVG	PR_3	kostenloser P&R zw. Baddeckenstedt, Schule und Ölber, Am Schloss	31.12.2008

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
KVG	606	331	227	90
KVG	608	400	161	-
KVG	609	413	229	131
RBB	656	429	99	-
RBB	657	533	55	-
RBB	658	312	-	-
KVG	PR_3	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>2.418</b>	<b>770</b>	<b>221</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
KVG	606	83.330	11.785	5.506	100.621
KVG	608	100.790	8.381	-	109.170
KVG	609	104.016	11.887	7.968	123.871
RBB	656	108.053	5.129	-	113.181
RBB	657	134.340	2.881	-	137.221
RBB	658	78.709	-	-	78.709
KVG	PR_3	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>609.237</b>	<b>40.062</b>	<b>13.475</b>	<b>662.774</b>

Teilnetz 61 Baddeckenstedt

Karte  
C3.3.20



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

### C3.3.21 Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

Das Teilnetz 62 umfasst die Buslinien, die die Verbindungen im Raum Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel herstellen. Dazu gehören die RegioBus-Linien Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Thiede/Steterburg – Braunschweig, Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel und Salzgitter-Lebenstedt – Broistedt – Lengede sowie die Linien des lokalen Netzes.

Die Verkehrsbeziehungen von Salzgitter-Bad und Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig sollen so geordnet werden, dass zwischen Salzgitter-Thiede/Steterburg und Braunschweig möglichst ein 30-Minuten-Takt entsteht.

In der Relation Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel ist das bestehende Bedienungskonzept mit direkten Fahrten in der Hauptverkehrszeit und der Führung der übrigen Fahrten über Salzgitter-Hallendorf, -Watenstedt, -Immendorf und Wolfenbüttel-Leinde und -Adersheim beizubehalten. Dadurch werden diese Ortsteile bei vertretbarer Fahrzeit an Wolfenbüttel und Salzgitter-Lebenstedt angeschlossen. Weitere Umwege sollten nicht erfolgen.

Generell sind die Anschlüsse am Bahnhof Wolfenbüttel zu verbessern. Dazu sind Änderungen des Linienweges in Wolfenbüttel zu prüfen, um künftig den Bahnhof direkt zu bedienen und nicht mehr die etwa 200 m entfernte Haltestelle Schulwall. Dadurch könnten die Anschlüsse an die Nahverkehrszüge nach Braunschweig, Goslar und Bad Harzburg verbessert werden.

In der Relation zwischen Wolfenbüttel und den Gemeinden Cramme und Flöthe sind zusätzliche direkte Fahrten für Berufstätige und Schüler oder bessere Verknüpfungen einzurichten. Die Wartezeiten in Leinde zwischen der RegioBus-Linie Salzgitter-Lebenstedt – Wolfenbüttel und Cramme/Flöthe (heute Linie 607) sind soweit wie möglich zu verkürzen.

In der Relation Flöthe – Salzgitter-Ohlendorf – Salzgitter-Bad ist das Angebot an Schul- und Ferientagen besser zu koordinieren, um an allen Verkehrstagen über den Tag verteilt Verbindungen für Berufstätige und Schüler zu erhalten. Bei nicht regelmäßiger oder geringer Nachfrage kommen auch differenzierte Bedienungsweisen in Betracht.

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

Zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Lengede wird eine RegioBus-Bedienung als Linie 640 als Teil der Relation Peine – Salzgitter-Lebenstedt betrieben. Die Linie RegioBus-Linie 640 führt von Salzgitter-Lebenstedt über Broistedt und den Bahnhof Lengede-Broistedt nach Lengede.

Am Bahnhof Lengede-Broistedt ist die Linie 640 verknüpft mit den Zügen von/nach Hildesheim und Braunschweig und mit der RegioBus-Linie 530 Broistedt – Lengede – Peine (Teilnetz 53) und ermöglicht Fahrten zwischen Peine und Salzgitter-Lebenstedt.

Im Weiteren wird auf die Ausführungen zum RegioBus 530 Broistedt – Lengede – Peine verwiesen. Die sich durch die Brechung der Gesamtverbindung Salzgitter-Lebenstedt ergebenden Verknüpfungsmöglichkeiten am Bahnhof Lengede – Broistedt sind gut. Die Überschneidung der RegioBusse Peine – Lengede – Broistedt und Lengede – Broistedt – Salzgitter-Lebenstedt auf dem Abschnitt Lengede – Broistedt ist sinnvoll, weil eine relativ große Mobilität zwischen Lengede und Salzgitter-Lebenstedt besteht und diese Fahrgäste umsteigefrei ihr Ziel erreichen. Mit dem Fahrplan 2007 war eine Einschränkung des Angebotes im Schienenpersonen-

nahverkehr zwischen Braunschweig und Hildesheim auf 6 Fahrtenpaare je Richtung verbunden. Weitere Veränderungen des Angebots – das können weitere Angebotseinschränkungen aber auch Veränderungen der Zeitlagen des SPNV sein – können Auswirkungen auf die beschriebene Abwägung hinsichtlich der Brechung der RegioBus-Linie Peine – Salzgitter-Lebenstedt haben.

Sollten trotz Brechung der RegioBus-Linie Anschlüsse am Bahnhof Lengede-Broistedt an die Nahverkehrszüge nach Braunschweig und Hildesheim nicht mehr hergestellt werden können, wäre der umsteigefreien Linienführung Peine – Salzgitter-Lebenstedt der Vorzug zu geben. Dann wären Anschlüsse am Bahnhof Peine an die Nahverkehrszüge der KBS 310 nach Braunschweig und Hannover herzustellen.

### Strukturdaten Teilnetz 62: Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

- |                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| • <b>Stadt Braunschweig</b>    | s. Teilnetz 40 |
| • <b>Gemeinde Lengede</b>      | s. Teilnetz 53 |
| • <b>Samtgemeinde Oderwald</b> | s. Teilnetz 72 |
| • <b>Stadt Salzgitter</b>      | s. Teilnetz 60 |
| • <b>Stadt Wolfenbüttel</b>    | s. Teilnetz 70 |

# 62

## Datenblatt Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Oktober 2012

Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
KVG	601	Salzgitter Lebenstedt - Braunschweig	31.01.2011
KVG	603	Salzgitter Bad - SZ-Thiede/Steterburg - Braunschweig	31.01.2011
KVG	604	Salzgitter Lebenstedt - SZ-Thiede/Steterburg - Wolfenbüttel	30.09.2012
KVG	607	Salzgitter Lebenstedt / Wolfenbüttel - Cramme - Klein Flöthe	31.10.2012
KVG	620	Salzgitter Lebenstedt - SZ-Thiede/Steterburg - Braunschweig	31.01.2011
KVG	630	Salzgitter Lebenstedt - SZ Hallendorf - WF-Adersheim - Wolfenbüttel	30.09.2012
KVG	631	Salzgitter Bad - Braunschweig	31.01.2011
KVG	640	Salzgitter Lebenstedt - Broistedt - Lengede	30.06.2011
RBB	655	Salzgitter Bad - Salzgitter Ohlendorf - Flöthe	31.05.2011
KVG	DIFF_7	Anrufsammeltaxi Salzgitter-Lebenstedt - Lengede	31.03.2009

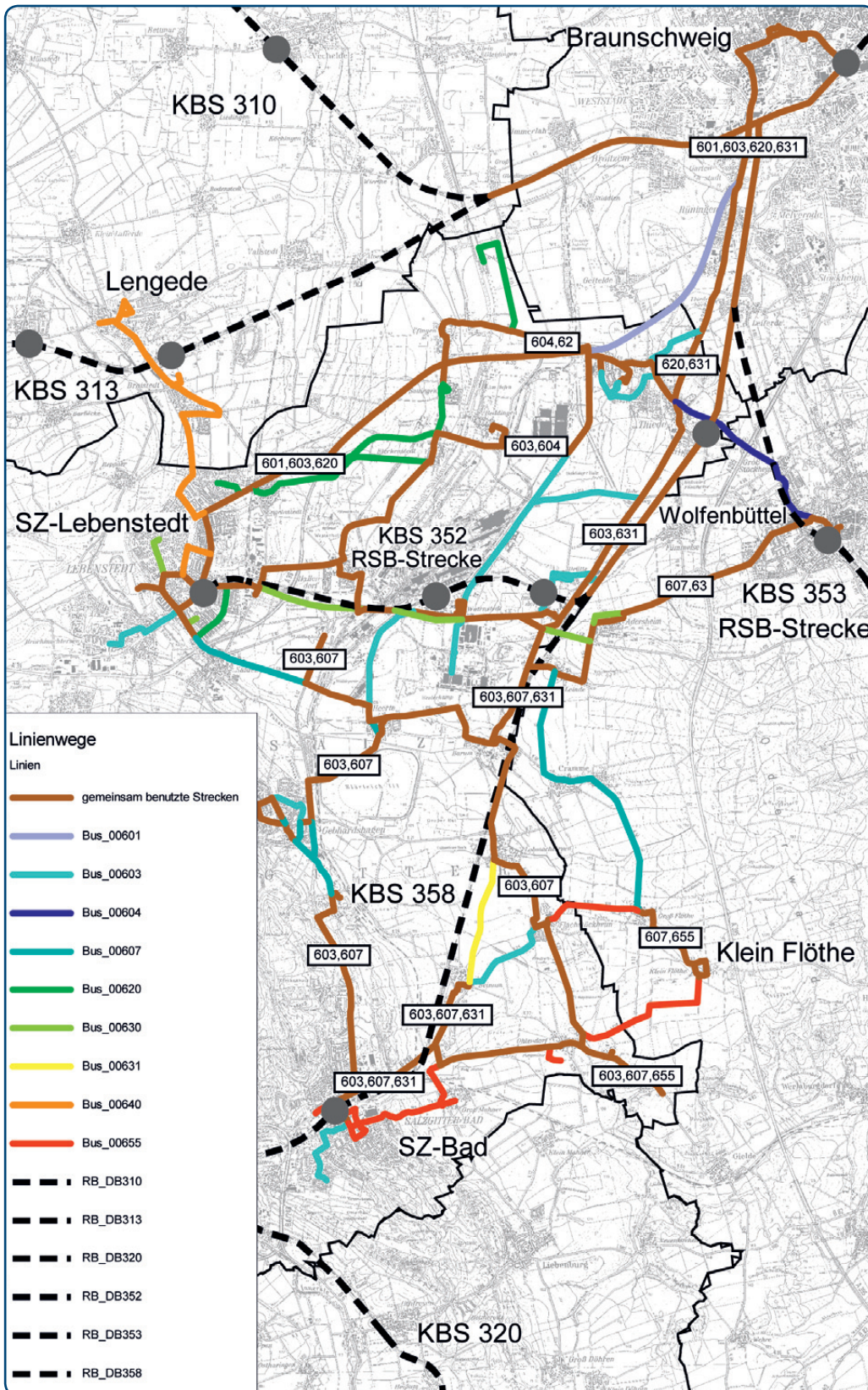
Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
KVG	601	216	-	-
KVG	603	1.743	661	179
KVG	604	231	58	-
KVG	607	501	126	-
KVG	620	1.196	861	369
KVG	630	944	589	252
KVG	631	148	-	-
KVG	640	396	308	132
RBB	655	302	136	-
KVG	DIFF_7	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>5.676</b>	<b>2.739</b>	<b>932</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
KVG	601	54.317	-	-	54.317
KVG	603	439.254	34.359	10.923	484.535
KVG	604	58.135	3.027	-	61.162
KVG	607	126.163	6.577	-	132.740
KVG	620	301.296	44.750	22.498	368.544
KVG	630	237.954	30.607	15.388	283.950
KVG	631	37.395	-	-	37.395
KVG	640	99.800	16.017	8.053	123.870
RBB	655	76.098	7.066	-	83.163
KVG	DIFF_7	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>1.430.411</b>	<b>142.404</b>	<b>56.862</b>	<b>1.629.677</b>



Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel

Karte  
C3.3.21



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

### C3.3.22 Teilnetz 70 Wolfenbüttel

Im Teilnetz 70 sind die RegioBus-Linie 790 Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg und die Linien des Stadtverkehrs Wolfenbüttel zusammengefasst.

In der Relation Wolfenbüttel – Salzgitter-Thiede/Steterburg ist die RegioBus-Bedienung in der bestehenden Form weiterzuführen. Das regionale Angebot überlagert sich mit den Fahrten innerhalb Wolfenbüttels bis Groß Stöckheim zu einem 30-Minuten-Takt. Es ist zu prüfen, ob durch eine geänderte Linienführung in Salzgitter-Thiede/Steterburg eine kürzere Fahrzeit und eine höhere Nachfrage zu erreichen sind.

Die Zielvorgabe für die Bedienung im lokalen Netz orientiert sich grundsätzlich am angestrebten Bedienungsangebot entsprechend Kapitel C2.2.3. Die Ausgestaltung von Linienverläufen und Bedienungsangebot bleibt dabei den Verkehrsunternehmen vorbehalten.

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Wolfenbüttels weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als in einer Flächengemeinde, ist für die Stadt Wolfenbüttel ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten. Insofern ist der Stadtverkehr Wolfenbüttel nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen.

Auch wenn das Angebot des bestehenden Stadtverkehrs organisch gewachsen ist, ist doch festzustellen, dass die Linien z. T. unübersichtlich und für gelegentliche Fahrgäste schwer zu verstehen sind. Der bestehende Stadtverkehr sollte deshalb gründlich überarbeitet und neu konzipiert werden. Ein moderner Stadtverkehr mit einem übersichtlichen Liniennetz, dichtem Takt und einem flächendeckenden Angebot wäre für die Fahrgäste wesentlich attraktiver.

Für die Anbindung des Wolfenbütteler Nordens spielen die Buslinien zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig (420 und 421 mit Umstieg zur Stadtbahn in Braunschweig-Stöckheim (Teilnetz 42)) eine wesentliche Rolle und sollten bei der Überarbeitung des Stadtverkehrs entsprechend mitberücksichtigt werden.

Die Einbindung des Bahnhofs Wolfenbüttel durch die Linien des Stadtverkehrs Wolfenbüttel und die Verknüpfung mit den Zügen der Kursbuchstrecken 312 und 353 nach Braunschweig, Schöppenstedt, Bad Harzburg und Goslar sind zu verbessern. An der Haltestelle Wolfenbüttel, Kornmarkt bestehen relativ gute Umsteigemöglichkeiten zu den Linien 421 und 420 nach Braunschweig, weil diese Linien zusammen ein dichtes Bedienungsangebot haben und fast immer eine passende Verbindung zur Verfügung steht. Außerhalb der Hauptverkehrszeit ist aber eine bessere Abstimmung erforderlich.

Besonders das Stadtgebiet westlich der Schienenstrecke und der Stadtteil Groß Stöckheim müssen mit attraktiven Übergangszeiten an den ÖPNV angebunden werden, weil von dort gute und schnelle Verbindungen zur A395 nach Braunschweig bestehen und zeitlich konkurrenzfähige ÖPNV-Verbindungen die stärkere Nutzung des ÖPNV fördern würden.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der Stadtverkehr an die veränderten Strukturen angepasst werden. Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn (Groß Stöckheim, Linden, Wendessen, Wolfenbüttel), wird noch ausgeprägter sein.

Die in Richtung Braunschweig orientierten Buslinien sind auch innerhalb von Wolfenbüttel sinnvoll auf die Haltepunkte der RegioStadtBahn auszurichten, um eine gute Vernetzung der Systeme zu erreichen und Zubringerfunktionen zu optimieren. Direkte Fahrten mit Buslinien nach Braunschweig können weiterhin erforderlich sein.

Die Anbindung von Salzdahlum an Braunschweig ist dem Teilnetz 40 Braunschweig zugeordnet.

### Strukturdaten Teilnetz 70: Wolfenbüttel

#### • Stadt Wolfenbüttel

**Einwohnerzahl gesamt** 54124

**Ortsteile:**

Adersheim	943
Ahlum	1225
Atzum	227
Fümmelse	2783
Groß Stöckheim	1442
Halchter	1274
Leinde	769
Linden	3515
Salzdahlum	1628
Wendessen	872
Wolfenbüttel	38639

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Braunschweig	18400
Salzgitter	10400
Asse	7500
Oderwald	3900
Sickte	3100
Schöppenstedt	1300
Schladen	1300
Wolfsburg	800

**Pendler:**

Auspendler	9163
Einpendler	5508

## Datenblatt Teilnetz 70 Wolfenbüttel: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

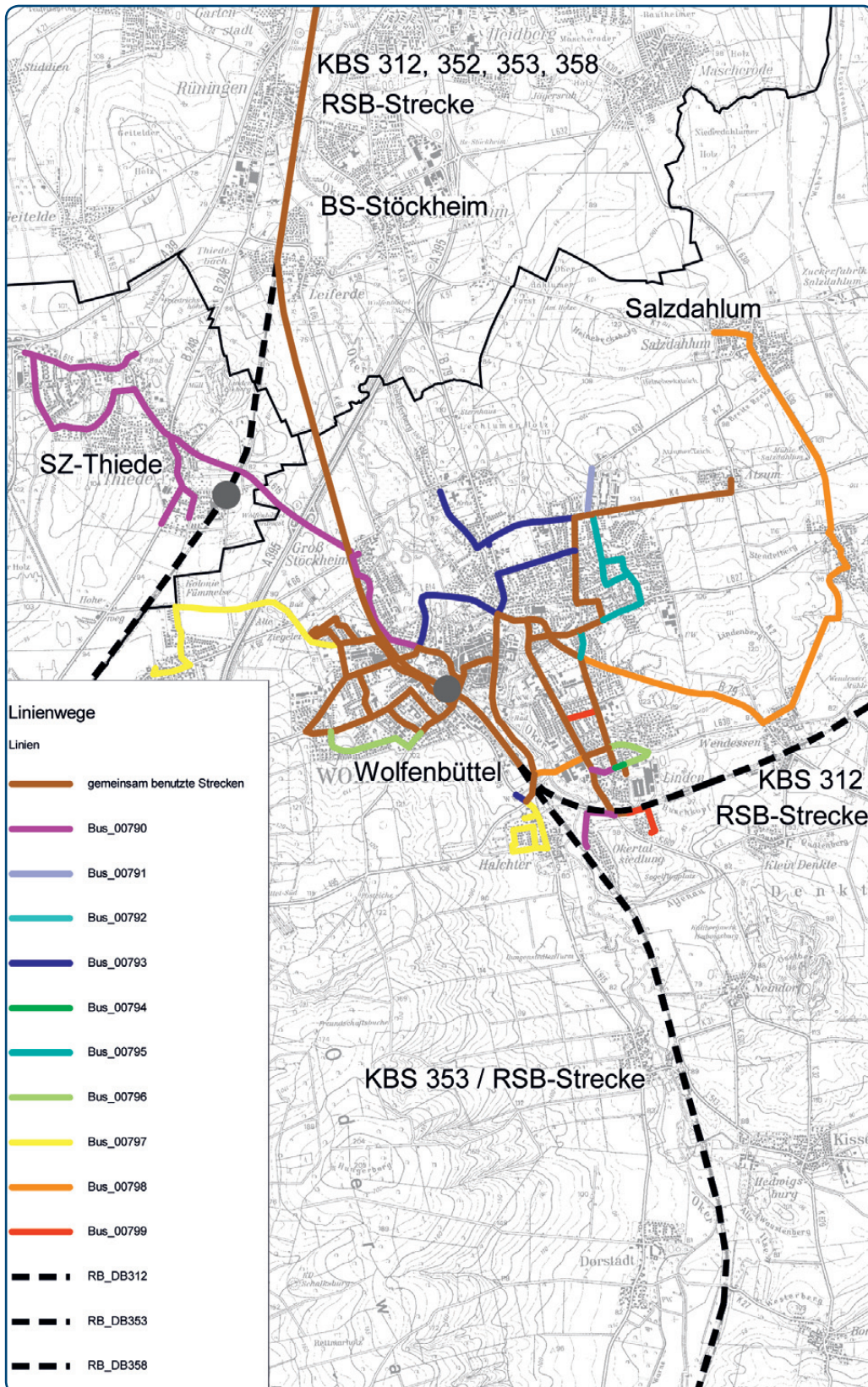
Harmonisierungsdatum: Mai 2013

Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
KVG	790	Wolfenbüttel-Okertalsiedlung - Kornmarkt - Gr. Stöckheim - SZ Thiede/ Steterburg	04.08.2012
KVG	791	Wolfenbüttel Lebenshilfe/Atzum - Kornmarkt - Westring	30.05.2013
KVG	792	WF Atzum - Kornmarkt - Westring	30.05.2013
KVG	793	Krankenhaus - Kornmarkt - Stadtwerke	31.05.2011
KVG	794	Linden - Kornmarkt - Westring	30.05.2013
KVG	795	Salzdahlumer Straße - Kornmarkt - W. Raabe-Schule	30.11.2012
KVG	796	Linden - Kornmarkt - W. Raabe-Schule	30.05.2013
KVG	797	Halchter - Kornmarkt - Fümmelse	30.06.2011
KVG	798	Salzdahlum - Ahlum - Kornmarkt	30.04.2012
KVG	799	Linden Süd - Kornmarkt - Westring	30.05.2013
KVG	DIFF_10	Anrufsammeltaxi Wolfenbüttel	31.12.2007
KVG	PR_2	kostenloser P&R zu verschiedenen Anlässen in Wolfenbüttel	31.12.2008

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
KVG	790	828	667	364
KVG	791	272	299	266
KVG	792	221	102	-
KVG	793	229	212	90
KVG	794	192	96	-
KVG	795	485	364	121
KVG	796	194	97	-
KVG	797	535	357	132
KVG	798	344	344	172
KVG	799	208	96	-
KVG	DIFF_10	k. A.	k. A.	k. A.
KVG	PR_2	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>3.511</b>	<b>2.635</b>	<b>1.145</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
KVG	790	208.662	34.677	22.194	265.533
KVG	791	68.599	15.536	16.224	100.360
KVG	792	55.817	5.316	-	61.133
KVG	793	57.832	11.016	5.470	74.318
KVG	794	48.488	5.003	-	53.490
KVG	795	122.329	18.932	7.403	148.664
KVG	796	48.868	5.042	-	53.910
KVG	797	134.869	18.579	8.030	161.478
KVG	798	86.746	17.900	10.499	115.145
KVG	799	52.458	4.996	-	57.454
KVG	DIFF_10	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
KVG	PR_2	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>884.668</b>	<b>136.996</b>	<b>69.820</b>	<b>1.091.484</b>

## Teilnetz 70 Wolfenbüttel

Karte  
C3.3.22

Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## C3.3.23

**Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Schöppenstedt**

Das Teilnetz 71 umfasst die Buslinien in den Bereichen der Gemeinde Cremlingen und der Samtgemeinden Sickte und Schöppenstedt mit der RegioBus-Linie Braunschweig – Sickte (als Teil der Buslinie Braunschweig – Sickte – Schöppenstedt) und den (lokalen) ÖPNV-Beziehungen innerhalb der Gemeinden, zur Kreisstadt Wolfenbüttel und nach Braunschweig. Die Linien der Braunschweiger Verkehrs-AG sind dem Teilnetz 41 Braunschweig Stadtbus aus den dort erläuterten Gründen zugeordnet.

**Gemeinde Cremlingen**

Die Mobilität aus der Gemeinde Cremlingen ist überwiegend auf Braunschweig ausgerichtet. Der Schülerverkehr ist auf Braunschweig und Sickte orientiert. Die Linien der Braunschweiger Verkehrs-AG sind dem Teilnetz 41 Braunschweig Stadtbus aus den dort erläuterten Gründen zugeordnet.

In der Gemeinde Cremlingen könnte durch eine bessere lokale Bedienung eine bessere Verbindung der Ortsteile untereinander und nach Cremlingen geschaffen werden.

**Samtgemeinde Sickte**

Die Mobilität aus Sickte ist überwiegend auf Braunschweig und schwächer auf Wolfenbüttel, Cremlingen und Schöppenstedt ausgerichtet. Die RegioBus-Linie 730 (Schöppenstedt–) Sickte – Braunschweig bedient in Braunschweig den Hauptbahnhof, um eine umsteigefreie Verknüpfung zu den Zügen anzubieten.

Auf der RegioBus-Linie Sickte – Braunschweig würde in Richtung Braunschweig ein Linienweg vom Hauptbahnhof kommend über John-F.-Kennedy-Platz, Lessingplatz, Friedrich-Wilhelm-Platz, Friedrich-Wilhelm-Straße, Münzstraße, Rathaus zur Haltestelle Wilhelmstraße weite Teile der Innenstadt direkt erreichbar machen. In der Gegenrichtung müsste der Bus wegen der Einbahnstraßenregelungen einen anderen Weg nehmen als auf dem Hinweg. Er könnte wie bisher von der Wilhelmstraße über den Bohlweg und den John-F.-Kennedy-Platz fahren.

Sollte künftig z. B. durch eine gute städtische Umsteige Verbindung von der RegioBus-Linie Sickte – Braunschweig ein problemloses Erreichen des Hauptbahnhofs gesichert werden, ist eine neue direkte Linienführung der RegioBus-Linie in die Braunschweiger Innenstadt zu prüfen. Dadurch könnte die Fahrzeit in die Innenstadt verkürzt und die Attraktivität der Linie erhöht werden.

Beizubehalten ist auf der RegioBus-Linie Sickte – Braunschweig auf dem Abschnitt über Sickte hinaus eine Führung bis Neuerkerode und Evessen. Zu prüfen sind häufigere Fahrten bis/ab Schöppenstedt an allen Verkehrstagen.

**Samtgemeinde Schöppenstedt**

Zum Teilnetz gehört auch die Samtgemeinde Schöppenstedt, deren Mobilität weniger klar ausgerichtet ist. Die meisten Fahrten führen – bei relativ geringen Unterschieden – nach Braunschweig und Schöningen und danach in die Samtgemeinde Asse, nach Wolfenbüttel und in die Samtgemeinden Heeseberg und Sickte.

Die Einbindung des Bahnhofs Schöppenstedt und die Verknüpfung mit den Zügen der KBS 312 sind zu verbessern.

Zu prüfen sind häufigere Fahrten der Linie 730 bis/ab Schöppenstedt an allen Verkehrstagen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn muss der lokale Verkehr ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden: Die Zubringerfunktion zu den regionalen Verkehren, insbesondere zur RegioStadtBahn (Schöppenstedt, Dettum), wird noch ausgeprägter sein. Ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

### Strukturdaten Teilnetz 71: Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Schöppenstedt

#### • Gemeinde Cremlingen

**Einwohnerzahl gesamt 12789**

**Ortsteile:**

Abbenrode	532
Cremlingen	2507
Destedt	1421
Gardessen	624
Hemkenrode	391
Hordorf	1177
Klein Schöppenstedt	739
Schandelah	2078
Schulenrode	326
Weddel	3089

**Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)**

Braunschweig	10700
Sickte	2400
Wolfsburg	1900
Königslutter	1400
Lehre	800

**Pendler:**

Auspendler	3291
Einpendler	610

#### • Samtgemeinde Schöppenstedt

**Einwohnerzahl gesamt 10087**

**Ortsteile:**

Amleben	336
Bansleben	225
Barnstorf	332
Berklingen	208
Eilum	230
Eitzum	424
Groß Dahlum	681
Groß Vahlberg	415
Klein Dahlum	101
Klein Vahlberg	288
Kneitlingen	150
Samleben	509
Schliestedt	319
Schöppenstedt	5049
Uehrde	320

Warle	209
Watzum	257
Winnigstedt	942

**Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)**

Asse	1600
Sickte	1400
Wolfenbüttel	1200
Heeseberg	1200
Königslutter	1000
Schöningen	900
Braunschweig	800
Wolfsburg	800

**Pendler:**

Auspendler	1903
Einpendler	365





## Fortsetzung

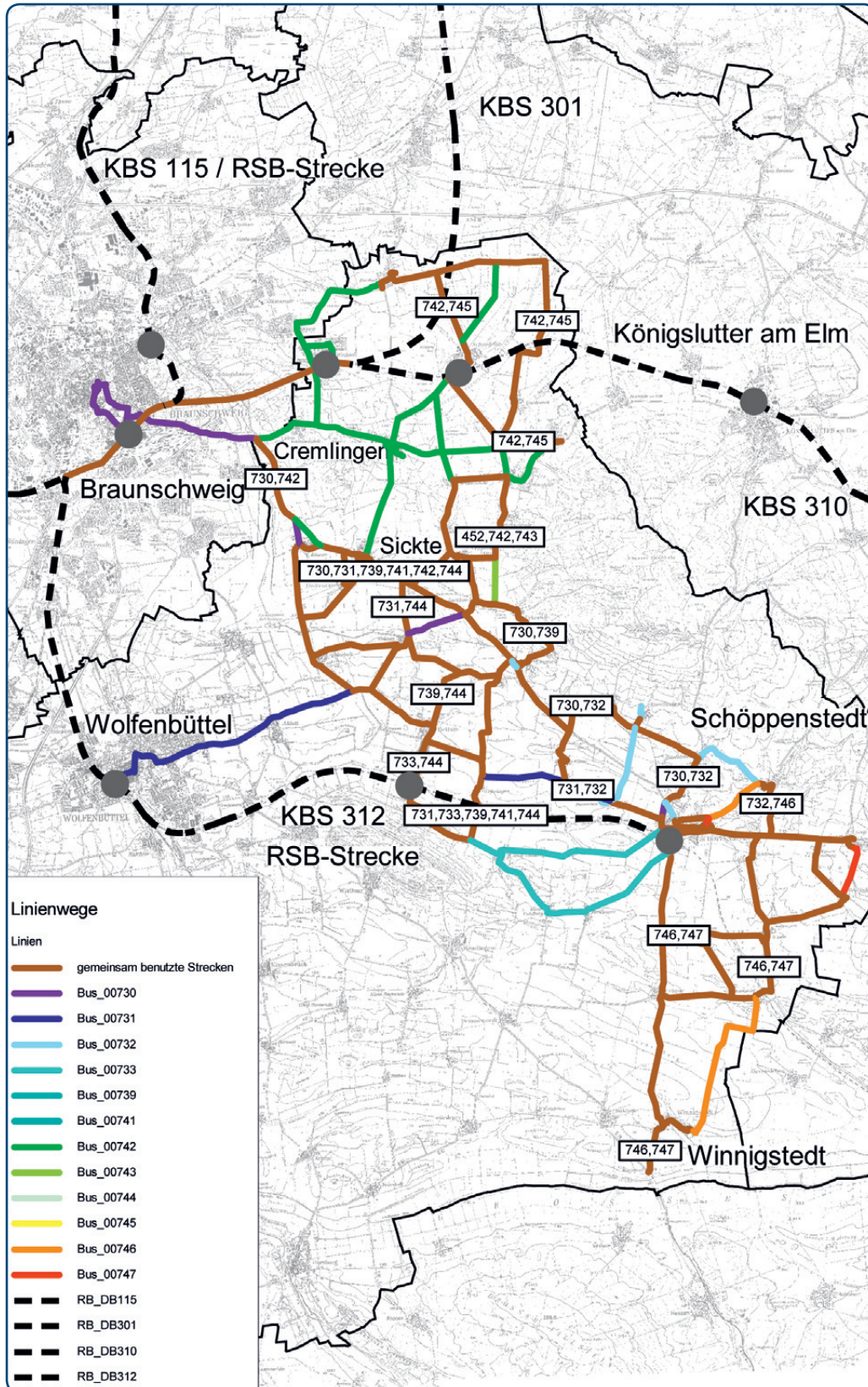
Datenblatt Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickte – Schöppenstedt:  
Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
RBB	730	1.139	764	280
RBB	731	608	293	149
RBS	732	190	-	-
RBS	733	218	-	-
RBS	739	80	-	-
RBS	741	83	-	-
RBS	742	344	-	-
RBS	743	35	-	-
RBS	744	114	-	-
RBS	745	76	-	-
RBS	746	231	-	-
RBS	747	228	-	-
RBS	DIFF_5	k. A.	k. A.	k. A.
RBS	DIFF_6	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>3.346</b>	<b>1.057</b>	<b>429</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
RBB	730	286.974	39.712	17.076	343.762
RBB	731	153.161	15.247	9.107	177.515
RBS	732	47.971	-	-	47.971
RBS	733	55.018	-	-	55.018
RBS	739	20.126	-	-	20.126
RBS	741	20.797	-	-	20.797
RBS	742	86.579	-	-	86.579
RBS	743	8.928	-	-	8.928
RBS	744	28.672	-	-	28.672
RBS	745	19.090	-	-	19.090
RBS	746	58.242	-	-	58.242
RBS	747	57.581	-	-	57.581
RBS	DIFF_5	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
RBS	DIFF_6	43.000	3.000	1.000	47.000
<b>Summe</b>		<b>886.138</b>	<b>57.960</b>	<b>27.183</b>	<b>971.281</b>

Karte  
C3.3.23

Teilnetz 71 Braunschweig – Cremlingen – Sickinge – Schöppenstedt



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Asse – Oderwald – Schladen

C3.3.24

Zum Teilnetz 72 gehören die Verkehre der Samtgemeinden Asse und Schladen und Teilen der Samtgemeinden Oderwald und Schöppenstedt, jeweils mit den auf Wolfenbüttel ausgerichteten Verkehrsbeziehungen.

Zum Teilnetz gehört die RegioBus-Linie 710 Winnigstedt – Wolfenbüttel. Sie bedient mit Mattierzoll und Winnigstedt Ortsteile der Samtgemeinde Schöppenstedt und führt über Roklum, Wetzleben und Hedeper nach Semmenstedt und von dort auf der B 79 über Remlingen, Wittmar, Groß Denkte und Wendessen nach Wolfenbüttel. In Wolfenbüttel bedient die Linie u. a. Haltestellen am Grünen Platz und im Zentrum (Breite Herzogstraße, Kornmarkt) und endet am Bahnhof. Die RegioBus-Linie 710 bietet am Bahnhof Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Braunschweig, Goslar und Bad Harzburg und an den Haltestellen Kornmarkt und Breite Herzogstraße Anschlüsse an die RegioBus-Linie Braunschweig – Wolfenbüttel und an die Buslinie Braunschweig-Stöckheim – Wolfenbüttel, Bahnhof. An der Haltestelle Grüner Platz der Linie 710 ist ein Umstieg nur nach einem Fußweg von ca. 200 m zur Haltestelle Campestraße in die Linien 420 und 421 möglich.

### Samtgemeinde Asse

Die Mobilität der Samtgemeinde Asse ist überwiegend nach Wolfenbüttel ausgerichtet und schwächer nach Braunschweig und Schöppenstedt. Es ist zu prüfen, ob durch verbesserte lokale Verbindungen, z. B. auch durch ALT-Fahrten eine bessere Anbindung der Ortsteile untereinander möglich ist. Die RegioBus-Linie 710 bedient die Ortsteile Groß Denkte, Wittmar, Remlingen, Semmenstedt, Hedeper, Wetzleben und Roklum.

### Samtgemeinde Schladen

Die Mobilität aus der Samtgemeinde Schladen verteilt sich auf die SG Oderwald, Vienenburg, Wolfenbüttel, Goslar, Bad Harzburg und Braunschweig. Die regionale Anbindung erfolgt durch die Nahverkehrszüge der KBS 353 und die Linien 751, 753 und 755. Die Anbindung von Beuchte, Wehre, Gielde und Altenrode an Schladen ist zu verbessern, besonders durch zusätzliche Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Wolfenbüttel/Braunschweig und Goslar. Zu prüfen ist die Einrichtung einer Busverbindung aus der Samtgemeinde Schladen nach Osterwieck, um einen Besuch des dortigen Fallsteingymnasiums zu ermöglichen.

### Samtgemeinde Oderwald

Diesem Teilnetz wurde der westlich des Oderwaldes gelegene Teil der Samtgemeinde Oderwald zugeordnet. Der östlich des Oderwaldes gelegene Teil der Samtgemeinde Oderwald wurde dem Teilnetz 62 Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel zugeordnet. Die Hauptmobilitätsströme aus der Samtgemeinde Oderwald sind nach Schladen, Wolfenbüttel, Salzgitter und Braunschweig gerichtet. Es ist zu prüfen, ob durch verbesserte lokale Verbindungen, z. B. auch durch ALT-Fahrten, eine bessere Anbindung der Ortsteile untereinander möglich ist.

### Samtgemeinde Schöppenstedt

Diesem Teilnetz sind nur die Orte Winnigstedt und Mattierzoll der Samtgemeinde Schöppenstedt zugeordnet. Diese Orte sind über die RegioBus-Linie 710 Winnigstedt – Wolfenbüttel direkt an Wolfenbüttel angebunden, während die übrigen Ortsteile einschließlich Schöppenstedts über die Nahverkehrszüge der KBS 312 und die Buslinie Schöppenstedt – Braunschweig an Wolfenbüttel/Braunschweig angebunden sind.

## Strukturdaten Teilnetz 72: Wolfenbüttel – Asse – Oderwald – Schladen

### • Samtgemeinde Asse

**Einwohnerzahl gesamt** 9975

**Ortsteile:**

Groß Biewende	400
Groß Denkte	2176
Hedeper	435
Hedwigsburg	57
Kissenbrück	1871
Klein Biewende	277
Klein Denkte	492
Neindorf	363
Remlingen	1483
Roklum	524
Semmenstedt	490
Sottmar	289

Timmern	191
Wetzleben	159
Wittmar	1398

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Wolfenbüttel	7900
Schöppenstedt	1500
Oderwald	1100
Braunschweig	800
Schladen	600

**Pendler:**

Auspendler	2590
Einpendler	127

### • Samtgemeinde Oderwald

**Einwohnerzahl gesamt** 7207

**Ortsteile:**

Achim	361
Bornum	504
Börßum	1954
Cramme	980
Dorstadt	726
Groß Flöthe	856
Heiningen	760
Kalme	103
Klein Flöthe	359
Ohrum	661
Seinstedt	292

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Wolfenbüttel	4100
Schladen	2300
Salzgitter	2100
Asse	1100

**Pendler:**

Auspendler	1804
Einpendler	79

### • Samtgemeinde Schladen

**Einwohnerzahl gesamt** 9525

**Ortsteile:**

Beuchte	387
Gielde	816
Hornburg	2754
Isingerode	362
Schladen	4436
Wehre	263
Werlaburgdorf	851

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Oderwald	2300
Vienenburg	1500
Goslar	1300
Wolfenbüttel	1300
Salzgitter	1300
Liebenburg	900
Asse	600

**Pendler:**

Auspendler	1965
Einpendler	245

- Samtgemeinde Schöppenstedt
- Stadt Wolfenbüttel

s. Teilnetz 71  
s. Teilnetz 70

## Datenblatt Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Asse – Oderwald - Schladen: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: September 2012

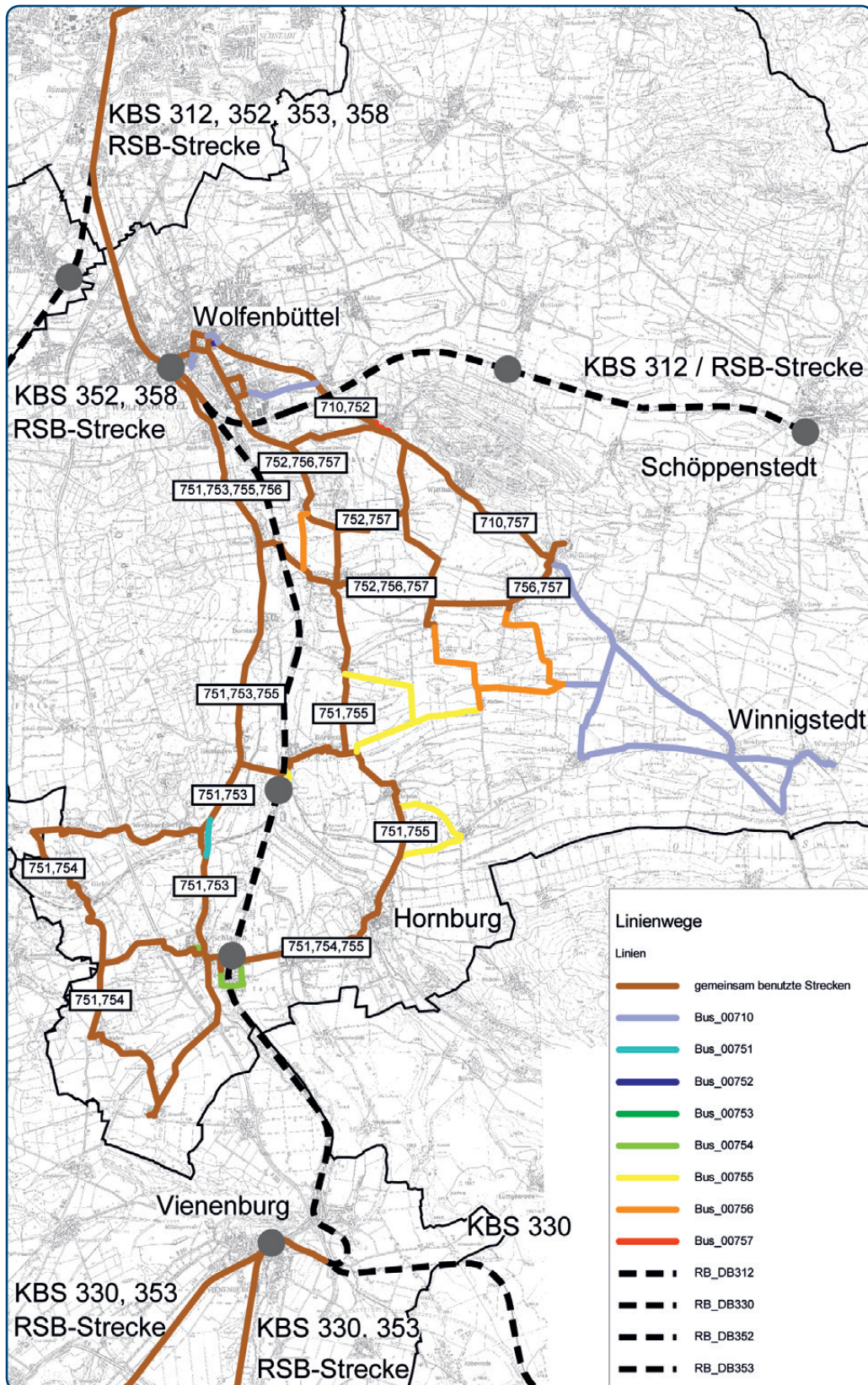
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
KVG	710	Wolfenbüttel - Winnigstedt	30.09.2012
VBB	751	Hornburg - (Beuchte - Gielde) - Werlaburgdorf - Bornum - WF	28.02.2011
VBB / RBB	752	Klein Biewende - Sottmar - Denkte - Wolfenbüttel	28.02.2011
VBB / RBB	753	Schladen - Heiningen - Dorstadt - Wolfenbüttel	28.02.2011
VBB	754	Hornburg - Schladen - Beuchte - Gielde - Schladen - Hornburg	28.02.2011
VBB	755	Schladen - Hornburg - Börßum - Heiningen - Ohrum - WF	28.02.2011
VBB	756	Remlingen - Biewende - Kissenbrück - Neindorf - WF	28.02.2011
VBB	757	Sottmar - Kissenbrück - Biewende - Remlingen	28.02.2011

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
KVG	710	1.194	764	328
VBB	751	693	236	25
VBB / RBB	752	180	35	-
VBB / RBB	753	203	-	-
VBB	754	438	267	223
VBB	755	1.010	474	129
VBB	756	671	412	218
VBB	757	133	-	-
<b>Summe</b>		<b>4.521</b>	<b>2.188</b>	<b>923</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
KVG	710	300.897	39.746	19.982	360.626
VBB	751	174.548	12.259	1.538	188.345
VBB / RBB	752	45.252	1.801	-	47.054
VBB / RBB	753	51.186	-	-	51.186
VBB	754	110.390	13.902	13.608	137.900
VBB	755	254.571	24.636	7.886	287.093
VBB	756	168.977	21.429	13.277	203.684
VBB	757	33.460	-	-	33.460
<b>Summe</b>		<b>1.139.283</b>	<b>113.773</b>	<b>56.292</b>	<b>1.309.348</b>

Karte  
C3.3.24

## Teilnetz 72 Wolfenbüttel – Asse – Oderwald – Schladen



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## Teilnetz 80 Goslar

C3.3.25

Bei Einführung der RegioStadtBahn müssen die Linien des Teilnetzes an die veränderten Strukturen angepasst werden, da die Zubringerfunktionen des Busverkehrs noch ausgeprägter sein werden und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn die Möglichkeit verbessern würde, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

Da ein Stadtverkehr in einer Stadt der Größe und Bedeutung Goslars weitergehende Aufgaben und Funktionen hat als ein lokaler Verkehr in einer kleineren Gemeinde, ist für die Stadt Goslar ein Stadtverkehr in guter Qualität und dichtem Takt sehr wichtig, um den Bürgern umfassende Fahrtmöglichkeiten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, für die Freizeit und für andere Aktivitäten zu bieten.

Insofern ist der Stadtverkehr Goslar nicht am allgemein angestrebten Bedienungsgrundangebot zu messen. Der bestehende Stadtverkehr bietet für einige Stadtteile eine gute Bedienung, der Bedienungsumfang ist aber nicht für alle Stadtteile gleich. Allerdings übernehmen regionale Buslinien (RegioBus-Linien Goslar – Clausthal-Zellerfeld, Goslar – Bad Harzburg und Goslar – Salzgitter-Bad) auch lokale Bedienungsfunktionen. Vor allem die RegioBus-Linie Goslar – Bad Harzburg übernimmt auf dem Abschnitt Oker – Goslar, Zentrum eine Stadtverkehrsfunktion. Das derzeitige Angebot der Stadtbuslinien ist auf das Angebot der RegioBus-Linie abgestimmt.

Wichtig für die regionale Verknüpfung sind Anschlüsse am Bahnhof an die Nahverkehrszüge und die RegioBus- und andere regionale Linien. Die Stadtbuslinien könnten bei einer besseren Verknüpfung durch eine höhere Nachfrage mehr Einnahmen erzielen.

Für die Zukunft sollte ein Stadtbuskonzept entwickelt werden, das für alle Stadtteile ein angemessenes ÖPNV-Angebot auf Dauer sichert.

### Strukturdaten Teilnetz 80: Goslar

#### • Stadt Goslar

<b>Einwohnerzahl gesamt</b>	<b>42792</b>				
<b>Ortsteile:</b>		<b>Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)</b>	<b>Pendler:</b>		
Goslar	31117	Bad Harzburg	12000	Auspendler	2992
Hahndorf	1617	Langelsheim	10400	Einpendler	7468
Hahnenklee	1237	Vienenburg	7000		
Jerstedt	2158	Liebenburg	3800		
Oker	6318	Oberharz	3100		
		Salzgitter	2600		
		Schladen	1400		
		Seesen	1300		
		Lutter am Barenberge	700		

## Datenblatt Teilnetz 80 Goslar: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Dezember 2010\*

Linie		Linienvverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
Stadtbus GmbH	801	Oker Schrevenwiesen - Bhf Nordseite - Jügenohl - Kramerswinkel - Bhf - Zentrum - Oker Waldhaus	14.12.2010
Stadtbus GmbH	802	Oker/Waldhaus - Rathaus - Bhf - Kramerswinkel - Jügenohl - Bhf Nordseite - Oker Schrevenwiesen	14.12.2010
Stadtbus GmbH	803	Baßgeige - Jürgenohl - Kramerswinkel - Olhof - Bhf - Nordberg Bhf - Zentrum - Bergbaumuseum	14.12.2010
Stadtbus GmbH	804	Oker Am Müllerskamp - Sudmerberg - Bhf - Baßgeige - Hahndorf	14.12.2010
Stadtbus GmbH	805	Oker Am Müllerskamp - Oker Kirchbrücke - Sudmerberg - Gut Ohlhof - Ohlhof - Jürgenohl - Baßgeige - Hahndorf	14.12.2010
Stadtbus GmbH	806	Oker Schrevenwiesen - Sudmerberg - Ohlhof - Jürgenohl - Wachtelpforte - Bhf - Zentrum - Siemensviertel - Bhf	14.12.2010
Stadtbus GmbH	BV_1	Stadtgebiet Goslar (Kaserne Fliegerhorst - Bahnhof)	31.05.2012
Stadtbus GmbH	PR_5	kostenloser Park&Ride zu verschiedenen Anlässen in Goslar	11.06.2013

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
Stadtbus GmbH	801	371	311	181
Stadtbus GmbH	802	438	360	199
Stadtbus GmbH	803	503	400	195
Stadtbus GmbH	804	572	388	240
Stadtbus GmbH	805	365	250	250
Stadtbus GmbH	806	573	471	282
Stadtbus GmbH	BV_1	k. A.	k. A.	k. A.
Stadtbus GmbH	PR_5	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>2.822</b>	<b>2.180</b>	<b>1.347</b>

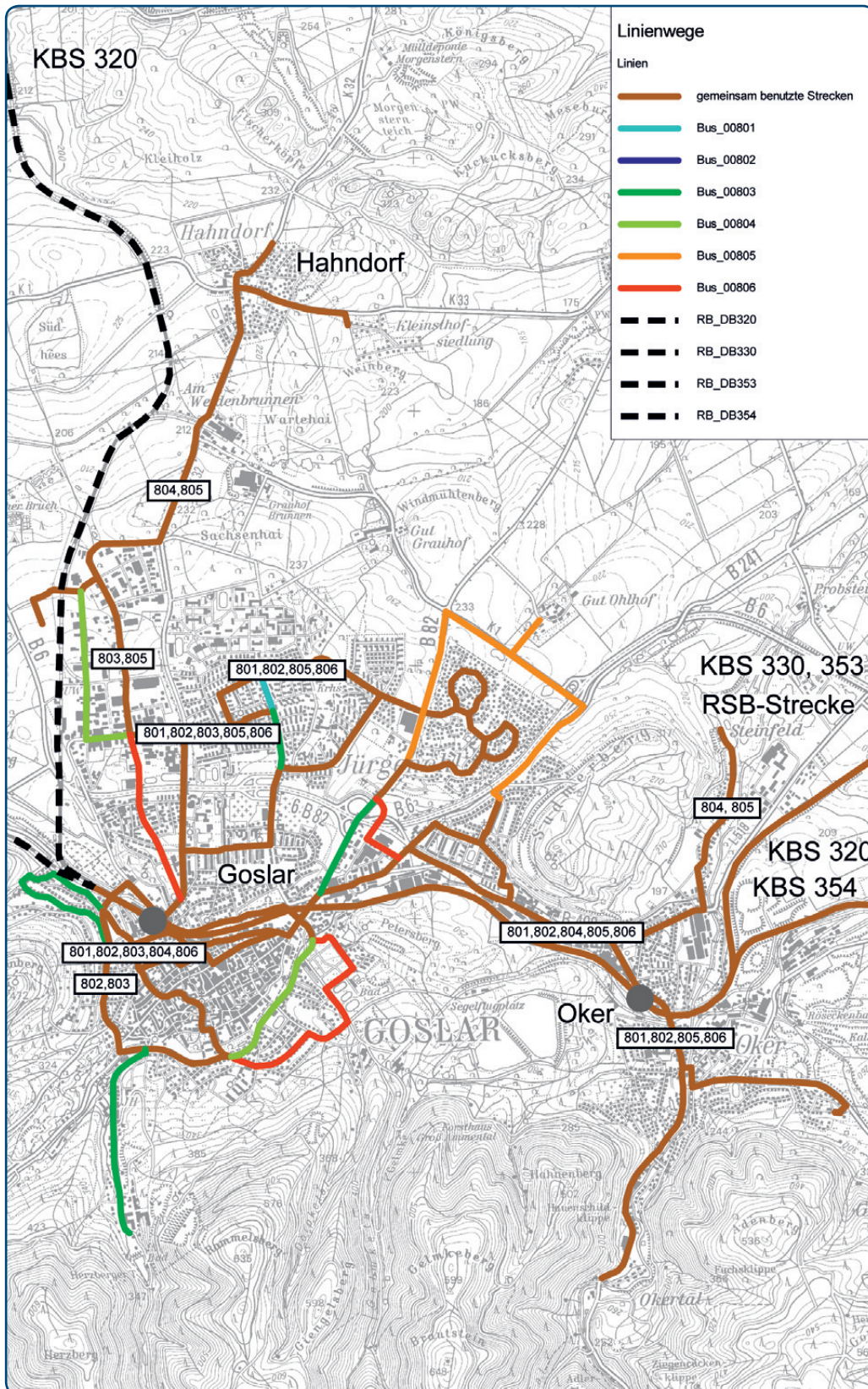
Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
Stadtbus GmbH	801	93.500	16.218	11.092	120.810
Stadtbus GmbH	802	110.363	18.719	12.134	141.216
Stadtbus GmbH	803	126.844	20.837	11.941	159.622
Stadtbus GmbH	804	144.222	20.179	14.680	179.081
Stadtbus GmbH	805	92.030	13.048	15.306	120.384
Stadtbus GmbH	806	144.628	24.515	17.255	186.398
Stadtbus GmbH	BV_1	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Stadtbus GmbH	PR_5	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>711.587</b>	<b>113.516</b>	<b>82.408</b>	<b>907.511</b>

\* Harmonisierungsdatum wird von den Hauptlinien 801 bis 806 bestimmt.



Teilnetz 80 Goslar

Karte  
C3.3.25



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

### C3.3.26 Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg

Das Teilnetz 81 umfasst die Bergstadt St. Andreasberg und die Samtgemeinde Oberharz mit den Verkehrsbeziehungen nach Goslar. Zu diesem Teilnetz gehören auch die RegioBus-Linien 830 Goslar – Clausthal-Zellerfeld und 840 Clausthal-Zellerfeld – St. Andreasberg.

Das Konzept der RegioBus-Linien ist mit Änderungen weiterzuführen. Die RegioBus-Linie 830 Goslar – Clausthal-Zellerfeld hat zwei unterschiedliche Linienwege, direkt über die B241 und mit einer Stichfahrt über Hahnenklee. Die Fahrten haben in Goslar Anschluss an Nahverkehrszüge von/nach Hannover und Braunschweig, diese Anschlüsse sind zu sichern. Am Wochenende sind über die vorhandenen Fahrten hinaus weitere direkte Fahrten zwischen Clausthal-Zellerfeld und Goslar in beiden Fahrtrichtungen zu prüfen. Dadurch sind wegen der kürzeren Fahrzeit verbesserte Anschlüsse in Clausthal-Zellerfeld an die RegioBus-Linie Clausthal-Zellerfeld – St. Andreasberg und weiterführend in St. Andreasberg an die RegioBus-Linie 450 in Richtung Bad Lauterberg/Herzberg möglich.

Die RegioBus-Linie 840 Clausthal-Zellerfeld – St. Andreasberg hat in Clausthal-Zellerfeld Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 Clausthal-Zellerfeld – Goslar und in St. Andreasberg an die RegioBus-Linien 850 St. Andreasberg – Braunlage (Teilnetz 84) und 450 St. Andreasberg – Herzberg. Dieses Konzept ist im Grundsatz beizubehalten und weiterzuentwickeln.

Die Fahrten auf der bestehenden Linie 831 Goslar – Lautenthal – Clausthal-Zellerfeld – Altenau können auf den Abschnitt Goslar – Lautenthal – Clausthal-Zellerfeld beschränkt werden. Der Abschnitt Clausthal-Zellerfeld – Altenau kann im Zusammenhang mit einer neu konzipierten Bedienung im Bereich Goslar, Hahnenklee, Clausthal-Zellerfeld, St. Andreasberg abgetrennt werden (s. unten), um schnelle und umsteigefreie Verbindungen in/aus Richtung Goslar über die B 241 zu erhalten.

Die Beförderung der Fahrgäste aus Altenau in und aus Richtung Goslar ist über das bestehende Bedienungskonzept (über Clausthal-Zellerfeld) abzuwickeln. Folgende Rahmenbedingungen sind bei der Umsetzung des Teilnetzes zu berücksichtigen:

- An den Verkehrstagen von Montag bis Freitag ist in der geraden Stunde anknüpfend an die direkten Fahrten der RegioBus-Linie Goslar – Clausthal-Zellerfeld eine zweistündliche Verbindung zwischen Clausthal-Zellerfeld, Altenau und St. Andreasberg einzurichten mit Umstieg in Clausthal-Zellerfeld (ZOB).
- In der ungeraden Stunde ist anknüpfend an die direkten Fahrten der RegioBus-Linie Goslar – Clausthal-Zellerfeld eine zweistündliche Verbindung zwischen Clausthal-Zellerfeld und St. Andreasberg auf dem direkten Linienweg über die B 242 (und nicht über Altenau) einzurichten mit Umstieg in Clausthal-Zellerfeld (ZOB).
- In der ungeraden Stunde sind die direkten Fahrten der RegioBus-Linie Goslar – Clausthal-Zellerfeld (zweistündlich) umsteigefrei über Clausthal-Zellerfeld hinaus bis Altenau fortzusetzen.
- Das Angebot der RegioBus-Linie Clausthal-Zellerfeld – St. Andreasberg ist am Sonntag dahingehend zu überprüfen, ob in Fahrtrichtung St. Andreasberg – Clausthal-Zellerfeld alle Fahrten über Altenau geführt werden können. Damit könnte auch am Sonntag die direkte Verbindung von St. Andreasberg nach Altenau eingerichtet werden, und die Fahrgäste müssen nicht mehr über Clausthal-Zellerfeld fahren.

Auch an den Wochenenden sind über das bestehende Maß hinaus in beiden Fahrtrichtungen umsteigefreie Fahrten zwischen Altenau und Goslar über Clausthal-Zellerfeld anzustreben, die nicht über Lautenthal, sondern von Clausthal-Zellerfeld über die B241 bzw. über Hahnenklee nach Goslar führen. Bei Einrichtung weiterer direkter Fahrten zwischen Goslar und Clausthal-Zellerfeld auf der RegioBus-Linie Goslar – Clausthal-Zellerfeld sollten diese umsteigefrei ab/bis Altenau geführt werden.

Durch diese Angebotskoordinierungen sind eine vertaktete Anbindung für Altenau und St. Andreasberg und eine verbesserte Verteilung der Fahrten über den Tag möglich. Die Anschlüsse in Goslar, Clausthal-Zellerfeld und St. Andreasberg sind zu sichern.

Innerhalb dieses Teilnetzes ist auch eine Verbindung von Goslar über Oker durch das Okertal nach Altenau wieder einzuführen, um eine zumindest für touristische Zwecke eine geeignete ÖPNV-Verbindung anbieten zu können. Das Angebot sollte vor allem an den Wochenenden eine Erreichbarkeit der touristischen Ziele sicherstellen. Dazu ist am Bahnhof Goslar eine Verknüpfung mit den Nahverkehrszügen von/nach Hannover und Braunschweig einzurichten. Sollte eine solche Verbindung nicht auf Dauer kostendeckend betrieben werden können, sollte mit den örtlichen touristischen Einrichtungen und Verbänden ein Konzept entwickelt werden, um gezielt Besucher anzuziehen. Von Montag bis Freitag ist ein Grundangebot mit über den Tag verteilten Fahrten ausreichend. Diese Verbindung sollte Schulenberg einbeziehen, um neben der beizubehaltenden Bedienung im Zuge der bestehenden Linie 841 Schulenberg – Clausthal-Zellerfeld auch einzelne direkte Fahrten nach Oker/Goslar anbieten zu können.

Für die Verbindung Clausthal-Zellerfeld – Bad Grund – Seesen ist das bestehende Angebot mindestens zu erhalten. Es sind verbesserte Anschlüsse an den Bahnhöfen Seesen und Münchhof zu prüfen.

Für den Brockenbus Altenau – Torfhaus ist eine Verbesserung des Angebotes zu prüfen, um auf dieser Saisonlinie mehr Fahrgäste gewinnen zu können.

Die Bürgerbuslinien in Clausthal-Zellerfeld sollen wie bisher betrieben werden.

Die Buslinie 440 Clausthal-Zellerfeld – Osterode am Harz ist dem derzeitigen Teilnetz 11 des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) zugeordnet und im Teilnetz 81 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellt die Verbindung zwischen Clausthal-Zellerfeld und Osterode am Harz her. In Osterode am Harz werden Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen der Kursbuchstrecke 358 von/nach Herzberg und an die Buslinie 243 von/nach Northeim angeboten. Für den Linienteil im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel C, insbesondere C2.2.3. In Clausthal-Zellerfeld sind Anschlüsse an die RegioBus-Linie 830 von/nach Goslar herzustellen.

Zum Teilnetz 11 des ZVSN gehört auch die Linie 462 Osterode – Riefensbeek – Kamschlacken – Altenau – Torfhaus). Diese Linie bietet eine Wochendbedienung zu den touristisch interessanten Bereichen in Altenau und Torfhaus.

Die Buslinie 450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg ist dem derzeitigen Teilnetz 21 des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) zugeordnet und im Teilnetz 81 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellt die Verbindung zwischen St. Andreasberg und Bad Lauterberg

und Herzberg her. In Herzberg bestehen Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen von/nach Osterode am Harz, Seesen, Braunschweig und Northeim. Für den Linienteil im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel C, insbesondere C2.2.3. In St. Andreasberg sind Anschlüsse an die RegioBus-Linien 840 und 850 von/nach Clausthal-Zellerfeld bzw. Braunlage herzustellen.

### Strukturdaten Teilnetz 81: Goslar – Oberharz – St. Andreasberg

#### • Gemeinde Sankt Andreasberg

**Einwohnerzahl gesamt** 2015

**Ortsteile:**

Sankt Andreasberg 2074

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Braunlage 700

**Pendler:**

Auspendler 89

Einpendler 90

#### • Samtgemeinde Oberharz

**Einwohnerzahl gesamt** 18201

**Ortsteile:**

Altenau/Torfhaus 2047

Clausthal/Buntenbock/

Zellerfeld 13249

Schulenberg 309

Wildemann 1164

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Goslar 3100

**Pendler:**

Auspendler 910

Einpendler 556

#### • Stadt Goslar

s. Teilnetz 80

#### • Stadt Langelsheim

s. Teilnetz 83

#### • Stadt Seesen

s. Teilnetz 83

### Datenblatt Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: August 2015

Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
KVB OHA	440	Clausthal-Zellerfeld - (Osterode)	31.07.2014*
RBB	450	St. Andreasberg - (Bad Lauterberg) - (Herzberg)	31.12.2013*
RBB	830	Goslar - Hahnenklee - Clausthal-Zellerfeld	31.05.2012
RBB	831	Goslar - Lautenthal - Clausthal-Zellerfeld - Altenau	31.12.2011
RBB	838	Clausthal-Zellerfeld - (Bad Grund) - Seesen	31.05.2012
RBB	840	Clausthal-Zellerfeld - Altenau - St. Andreasberg	31.12.2011
RBB	841	Schulenberg - Clausthal-Zellerfeld	31.05.2011
RBB	842	Stadtverkehr Clausthal-Zellerfeld	31.10.2011
RBB	879	Brockenbus: Altenau - Torfhaus	31.03.2010
RBB	A	Bürgerbus Clausthal-Zellerfeld, Schützenplatz	31.08.2015
RBB	B	Bürgerbus Clausthal-Zellerfeld, Zellerfeld	31.08.2015
RBB	C	Bürgerbus Clausthal-Zellerfeld, Uni	31.08.2015
RBB	D	Bürgerbus Clausthal-Zellerfeld, Tannenhöhe	31.08.2015
RBB	E	Bürgerbus Clausthal-Zellerfeld, Buntenbock	31.08.2015
RBB	F	Bürgerbus Clausthal-Zellerfeld, Bremerhöhe	31.08.2015

## Fortsetzung

## Datenblatt Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg:

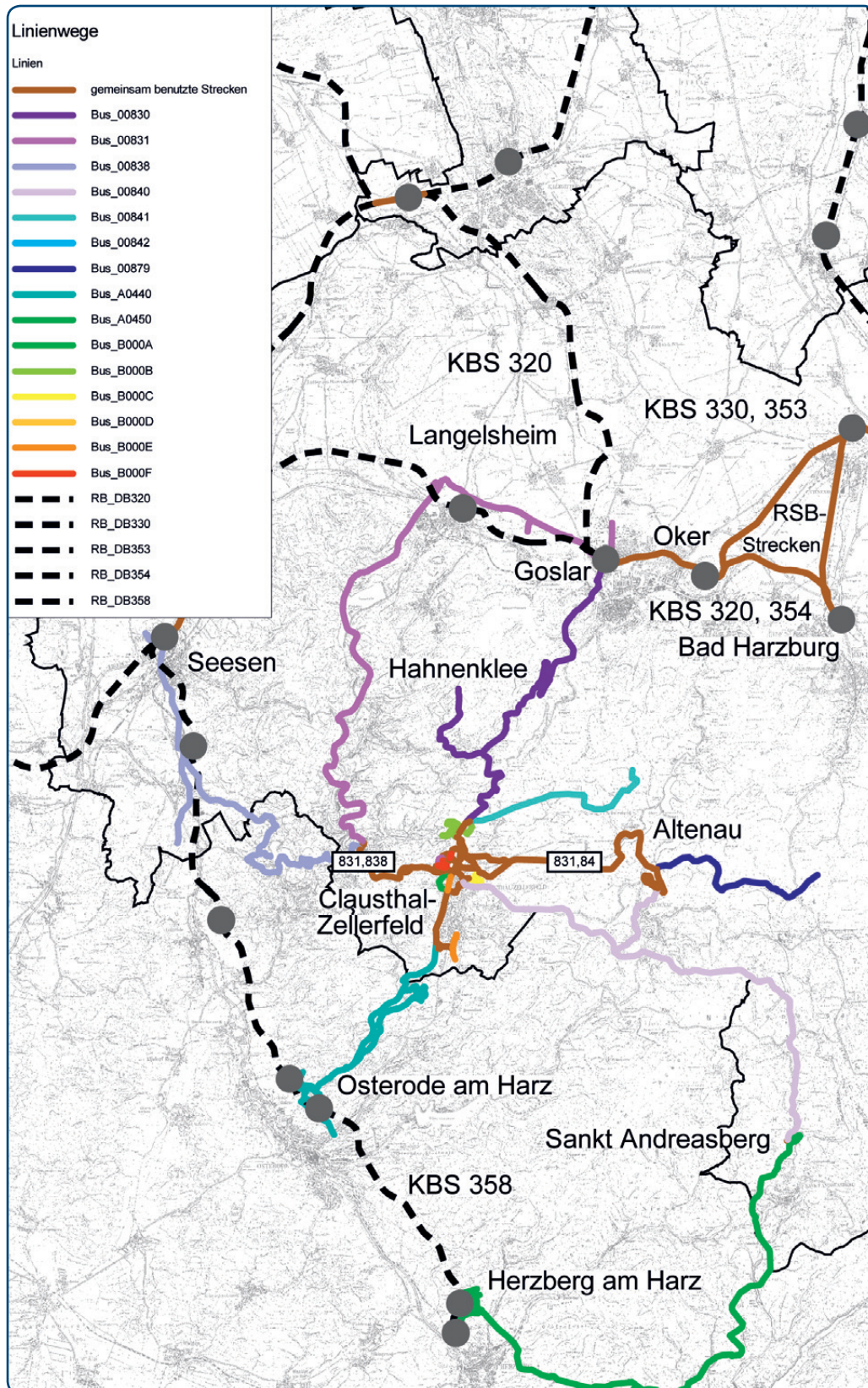
## Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
KVB OHA	440	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt		
RBB	450	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt		
RBB	830	1.612	774	533
RBB	831	1.552	1.061	761
RBB	838	652	323	108
RBB	840	825	398	347
RBB	841	199	140	129
RBB	842	43	9	11
RBB	879	54	-	-
RBB	A	15	-	-
RBB	B	28	-	-
RBB	C	10	-	-
RBB	D	27	-	-
RBB	E	42	-	-
RBB	F	12	-	-
<b>Summe</b>		<b>5.071</b>	<b>2.705</b>	<b>1.889</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
KVB OHA	440	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt			
RBB	450	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt			
RBB	830	406.119	40.248	32.501	478.868
RBB	831	391.106	55.172	46.435	492.712
RBB	838	164.312	16.786	6.569	187.667
RBB	840	207.867	20.706	21.176	249.749
RBB	841	50.193	7.293	7.871	65.357
RBB	842	10.925	444	662	12.031
RBB	879	13.524	-	-	13.524
RBB	A	3.709	-	-	3.709
RBB	B	7.123	-	-	7.123
RBB	C	2.417	-	-	2.417
RBB	D	6.903	-	-	6.903
RBB	E	10.530	-	-	10.530
RBB	F	3.149	-	-	3.149
<b>Summe</b>		<b>1.277.876</b>	<b>140.650</b>	<b>115.213</b>	<b>1.533.739</b>

Karte  
C3.3.26

## Teilnetz 81 Goslar – Oberharz – St. Andreasberg



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg

C3.3.27

Im Teilnetz 82 sind die RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Oker – Goslar und die Linien der Stadt Vienenburg mit den Verkehrsbeziehungen nach Goslar, Bad Harzburg und in die Samtgemeinde Schladen sowie die Linien der Gemeinde Liebenburg mit ihren Verkehrsbeziehungen nach Salzgitter und Goslar zusammengefasst.

Die RegioBus-Linie Bad Harzburg – Goslar ist in ihren Bedienungskonzept mit vertakteten und sich überlagernden Fahrten über Harlingerode und über Göttingerode beizubehalten. Sichere Anschlüsse am ZOB in Goslar an die RegioBus-Linie Goslar – Salzgitter-Bad sind anzustreben.

Die Mobilität aus der Stadt Vienenburg ist überwiegend nach Goslar und schwächer nach Bad Harzburg, Schladen und Braunschweig ausgerichtet.

Mit den Buslinien 821 und 822 der RBB Regionalbus GmbH sind am Bahnhof Vienenburg verbesserte Anschlüsse herzustellen, um die Fahrgäste mit attraktiven Übergangszeiten zu den Schienenverbindungen zu bringen.

Für die Orte Wehre und Gielde der Samtgemeinde Schladen sind regelmäßige Verbindungen nach Goslar zu prüfen.

Zum Teilnetz 82 gehört auch die RegioBus-Linie 860 Goslar – Jerstedt – Liebenburg – 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 am Bahnhof.

Am Bahnhof Salzgitter-Bad ist die Linie 860 verknüpft mit den Zügen von/nach Braunschweig. Außerdem bestehen an der Haltestelle Salzgitter-Bad, Bahnhof Verknüpfungen mit der RegioBus-Linie 610 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Lebenstedt (siehe auch Ausführungen zu dieser Linie) und mit der Buslinie 612 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Gebhardshagen – Salzgitter-Lebenstedt (beide Teilnetz 60) und ermöglichen Fahrten zwischen Goslar und Salzgitter-Lebenstedt.

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

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

Die Linie Salzgitter-Bad – Liebenburg – Neuenkirchen (851) bindet Klein und Groß Döhren sowie Neuenkirchen an die RegioBus-Linie Goslar – Salzgitter-Bad an und stellt die Verbindungen nach Goslar, Salzgitter und Braunschweig sicher.

Die Linie 852 bindet den westlichen Teil der Gemeinde Liebenburg an Goslar an. Eine Verbindung aus den Orten Posthof, Upen und Ostharingen nach Salzgitter-Bad ist zu prüfen, zumindest aber Verbindungen nach Liebenburg mit einer Anbindung an die RegioBus-Linie Goslar – Salzgitter-Bad oder Verbindungen nach Salzgitter-Hohenrode mit Anschlüssen an die Linie 611 nach Salzgitter-Bad (Teilnetz 60), um die kurz vor der Stadtgrenze liegenden Orte an Salzgitter-Bad anzubinden.

Auch die bessere Erschließung von Othfresen durch die RegioBus-Linie Goslar – Salzgitter-Bad ist zu prüfen.

Nach Wiedereröffnung des Haltepunktes Othfresen muss die Bedienung durch die Linien dieses Teilnetzes angepasst werden.

Die RegioBus-Linie 860 Goslar – Salzgitter-Bad bedient Jerstedt, einen Stadtteil der Stadt Goslar. Von den Linien des Stadtverkehrs Goslar wird Jerstedt nicht bedient, es gibt aber einige Fahrten des ALT Goslar, die die Relation Goslar – Jerstedt über das Angebot der RegioBus-Linie Goslar – Salzgitter-Bad hinaus bedienen. Diese Fahrten sind wegen des besseren Überblicks weiterhin im Fahrplan der RegioBus-Linie Goslar – Salzgitter-Bad zu veröffentlichen.

Bei Einführung der RegioStadtBahn müssen der lokalen Verkehre ggf. an die veränderten Strukturen angepasst werden. Die Zubringerfunktion zur RegioStadtBahn wird noch ausgeprägter sein, und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn würde die Möglichkeit erhöhen, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

## Teilnetz 82: Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg

### • Gemeinde Liebenburg

**Einwohnerzahl gesamt** 9288

#### Ortsteile:

Dörnten	1537
Groß Döhren	1115
Heissum	401
Klein Döhren	507
Klein Mahner	390
Liebenburg	2769
Neuenkirchen	267
Ostharingen	298

Othfresen/Heimerode	k. A.
Upen	464

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)

Salzgitter	6000
Goslar	3900
Schladen	900

#### Pendler:

Auspendler	2062
Einpendler	580

### • Stadt Vienenburg

**Einwohnerzahl gesamt** 11115

#### Ortsteile:

Immenrode	1764
Lengde	741
Lochtum	720
Vienenburg	6054
Weddingen	691
Wiedelah	1547

#### Hauptmobilitätsströme in Richtung (Anzahl Personenfahrten)

Goslar	7100
Bad Harzburg	3500
Schladen	1400
Braunschweig	800
Salzgitter	700

#### Pendler:

Auspendler	2424
Einpendler	507

### • Stadt Bad Harzburg

### • Stadt Goslar

### s. Teilnetz 84

### s. Teilnetz 80



## Datenblatt Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Dezember 2011

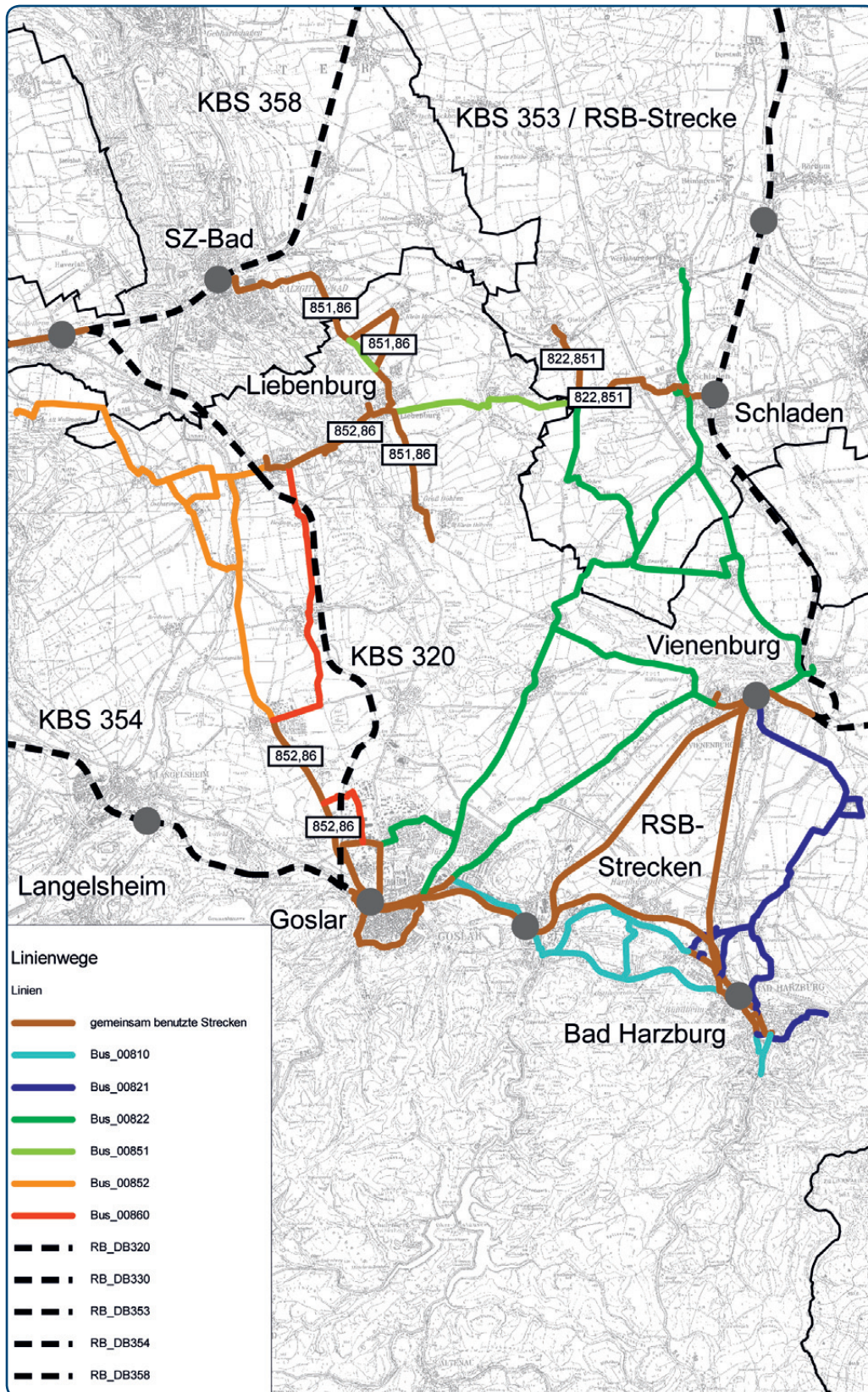
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
RBB	810	Goslar - Oker - Bad Harzburg über Harlingerode oder Göttingerode	31.12.2011
RBB	821	Bad Harzburg - Westerode - Lochtum - Vienenburg	31.05.2011
RBB	822	Goslar - Vienenburg - Lengde - Beuchte	31.07.2011
RBB	851	Salzgitter Bad - Liebenburg - Klein Döhren oder Neuenkirchen	31.12.2011
RBB	852	Goslar - Upen - Alt Wallmoden - Liebenburg	30.06.2011
RBB	860	Goslar - Jerstedt - Liebenburg - Salzgitter Bad	31.12.2011

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
RBB	810	971	718	514
RBB	821	376	168	-
RBB	822	1.083	642	73
RBB	851	414	198	43
RBB	852	515	128	-
RBB	860	1.187	724	354
<b>Summe</b>		<b>4.546</b>	<b>2.578</b>	<b>983</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
RBB	810	244.620	37.337	31.333	313.290
RBB	821	94.712	8.725	-	103.437
RBB	822	273.037	33.408	4.457	310.901
RBB	851	104.310	10.297	2.633	117.241
RBB	852	129.793	6.641	-	136.434
RBB	860	299.013	37.622	21.569	358.204
<b>Summe</b>		<b>1.145.485</b>	<b>134.030</b>	<b>59.992</b>	<b>1.339.507</b>

Karte  
C3.3.27

## Teilnetz 82 Liebenburg – Vienenburg – Bad Harzburg



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim

C3.3.28

Zum Teilnetz 83 gehören die RegioBus-Linien 650 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter am Barenberge – Seesen und 834 Goslar – Langelsheim – Lutter am Barenberge – Neuwallmoden.

Die RegioBus-Linie 650 Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Lutter am Barenberge – Seesen bietet in Salzgitter-Bad Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Braunschweig, in Salzgitter-Ringelheim an die Nahverkehrszüge von/nach Hannover und in Seesen Anschlüsse an die Nahverkehrszüge von/nach Kreiensen. Außerdem ist die RegioBus-Linie in Neuwallmoden mit der RegioBus-Linie 834 von/nach Langelsheim/Goslar verknüpft.

Die Mobilität aus der Samtgemeinde Lutter am Barenberge ist gleichmäßig verteilt auf die Relationen Salzgitter, Seesen und Langelsheim/Goslar. Das Konzept der RegioBus-Linien mit den bestehenden Anschlüssen ist beizubehalten, da es der bestehenden Mobilität entspricht.

Bei der Ausgestaltung des Teilnetzes ist auch eine Verbesserung der Wochenendbedienung für das Grundzentrum Baddeckenstedt zu prüfen.

Die Anschlüsse am Bahnhof Seesen mit den Linien 836 Seesen – Rhüden – Bockenem, 837 Bad Gandersheim – Seesen und der „Lila Linie“ Stadtverkehr Seesen sind so weit wie möglich zu verbessern. Wünschenswert ist für die „Lila Linie“ ein besseres Angebot samstags und sonntags.

Im Teilnetz 83 ist die Linie 837 Bad Gandersheim – Seesen nachrichtlich erwähnt. Diese Linie ist dem Teilnetz 82 des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) zugeordnet. Für den Linienteil im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel C, insbesondere C2.2.3. Am Bahnhof Seesen sind Anschlüsse an Nahverkehrszüge von/nach Salzgitter-Bad/Braunschweig und Goslar/Bad Harzburg herzustellen.

Die Linie 461 verläuft überwiegend auf dem Gebiet des Landkreises Hildesheim und erfüllt dort Aufgaben der Schülerbeförderung und stellt am Bahnhof Derneburg Anschlüsse an den Schienenpersonennahverkehr her. Sie ist dem Teilnetz 83 nur nachrichtlich zugeordnet. Für den Linienteil im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel C, insbesondere C2.2.3. Am Bahnhof Seesen sind soweit wie möglich Anschlüsse an Nahverkehrszüge von/nach Salzgitter-Bad/Braunschweig und Goslar/Bad Harzburg herzustellen.

83

## Strukturdaten Teilnetz 83: Seesen – Lutter – Langelsheim

### • Stadt Langelsheim

**Einwohnerzahl gesamt** 12942

**Ortsteile:**

Astfeld	2600
Bredelem	500
Langelsheim	6400
Lautenthal	2000
Wolfshagen im Harz	2500

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Goslar	10600
Salzgitter	1000
Seesen	800

**Pendler:**

Auspendler	2057
Einpendler	1318

### • Stadt Seesen

**Einwohnerzahl gesamt** 21349

**Ortsteile:**

Bilderlahe	498
Bornhausen	1098
Engelade	683
Herrhausen	812
Ildehausen	765
Kirchberg	588
Mechtshausen	446
Münchehof	1649
Rhüden	2978
Seesen	11758

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Goslar	1400
Lutter am Barenberge	1100
Langelsheim	800

**Pendler:**

Auspendler	950
Einpendler	689

### • Samtgemeinde Lutter am Barenberge

**Einwohnerzahl gesamt** 4427

**Ortsteile:**

Alt Wallmoden	k. A.
Bodenstein	k. A.
Hahausen	915
Lutter am Barenberge	2589
Nauen	k. A.
Neuwallmoden	k. A.
Ostlutter	k. A.
Wallmoden	1.092

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Salzgitter	2100
Seesen	1100
Goslar	700

**Pendler:**

Auspendler	821
Einpendler	74

### • Stadt Goslar

s. Teilnetz 80

## Datenblatt Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: August 2013

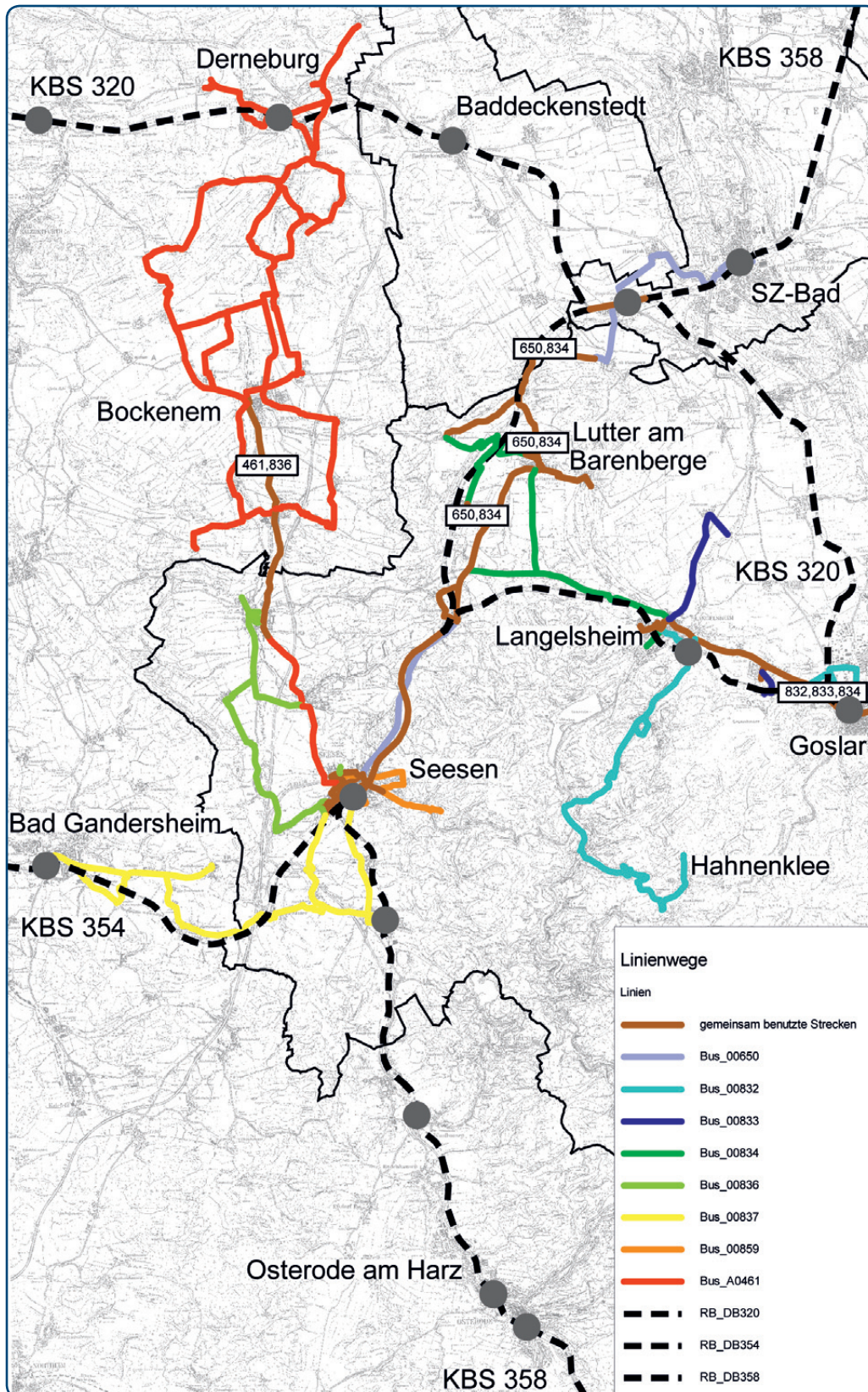
Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslaufzeit
RBB	461	(Derneburg - Bockenem) - Seesen	31.05.2011*
RBB	650	Salzgitter Bad - Salzgitter Ringelheim - Lutter - Seesen	31.12.2011
RBB	832	Goslar - Wolfshagen - Lautenthal - Hahnenklee	31.01.2011
RBB	833	Goslar - Langelsheim - Bredelem	30.06.2011
RBB	834	Goslar - Langelsheim - Lutter - Neuwallmoden	31.08.2013
Pülm	836	Seesen - Rhüden - (Bockenem)	30.11.2012
Pülm	837	Seesen - (Bad Gandersheim)	31.07.2008
RBB	859	Seesen Bhf - Hochstraße Sehusa-Therme - Bahnhof (Lila Linie)	31.12.2008

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
RBB	461	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt		
RBB	650	927	483	414
RBB	832	604	418	231
RBB	833	302	105	-
RBB	834	645	364	310
Pülm	836	341	45	36
Pülm	837	345	75	94
RBB	859	166	56	18
<b>Summe</b>		<b>3.331</b>	<b>1.546</b>	<b>1.104</b>

Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
RBB	461	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt			
RBB	650	233.692	25.125	25.263	284.080
RBB	832	152.173	21.743	14.111	188.027
RBB	833	76.101	5.450	-	81.552
RBB	834	162.659	18.947	18.899	200.505
Pülm	836	85.887	2.349	2.204	90.440
Pülm	837	86.893	3.906	5.728	96.527
RBB	859	41.917	2.894	1.118	45.929
<b>Summe</b>		<b>839.323</b>	<b>80.414</b>	<b>67.323</b>	<b>987.061</b>

Karte  
C3.3.28

## Teilnetz 83 Seesen – Lutter – Langelsheim



Stand: 2007

Kartografie: ZGB

## Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

C3.3.29

Das Teilnetz 84 umfasst die Linien des Stadtverkehrs Bad Harzburg und die Saisonverkehre, die von Bad Harzburg ausgehen sowie die RegioBus-Linien 820 Bad Harzburg – Torfhaus – Braunlage und 850 St. Andreasberg – Braunlage. Diese Linien decken die Verkehrsbeziehungen der Stadt Braunlage und der Bergstadt St. Andreasberg nach Bad Harzburg ab.

Die RegioBus-Linie St. Andreasberg – Braunlage ist in St. Andreasberg verknüpft mit der RegioBus-Linie 840 nach Clausthal-Zellerfeld (und von dort weiter mit der Linie 830 nach Goslar (beide Teilnetz 81)) sowie mit der Linie 450 in Richtung Bad Lauterberg. Einige Anschlüsse zwischen den Linien 840 und 850 kommen in Sonnenberg zustande. In Braunlage bestehen Anschlüsse an die Buslinie 455 nach Hohegeiß und an die RegioBus-Linie 820 nach Bad Harzburg und dort an die Züge in Richtung Goslar/Hildesheim/Hannover, Braunschweig und Halberstadt/Halle.

Die RegioBus-Linie 850 St. Andreasberg – Braunlage verkehrt 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 Oderhaus nach St. Andreasberg.

In der Relation Bad Harzburg – Braunlage wurde im Jahr 1999 die RegioBus-Bedienung von Montag bis Freitag als Buslinie 820 eingeführt. Die Linie wird betrieben von der Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig. Von Montag bis Freitag fährt die Linie zwischen ca. 5:40 und 23:40 Uhr weitgehend vertaktet.

In Bad Harzburg bestehen Anschlüsse an die Züge der Kursbuchstrecken 320 von/nach Goslar, Hildesheim und Hannover, 330 von/nach Wernigerode, Halberstadt und Halle, und 353 von/nach Wolfenbüttel und Braunschweig. Da die Züge der Kursbuchstrecken 320, 330 und 353 zu stündlich abweichenden Zeiten ankommen und abfahren, hat die Linie 820 einen Wechseltakt, der sich zweistündlich wiederholt. Dadurch können optimale Anschlüsse an die Schienenverbindungen hergestellt werden. Außerdem gibt es Umsteigemöglichkeiten zur RegioBus-Linie 810 Bad Harzburg – Goslar (Teilnetz 82).

Die RegioBus-Linie 820 hat in Braunlage Anschluss zur RegioBus-Linie 850 von/nach St. Andreasberg. Außerdem gibt es Umsteigemöglichkeiten zur Linie 455 von/nach Hohegeiß.

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

Die Einbindung des Bahnhofs Bad Harzburg durch die Linien des Stadtverkehrs und die Herstellung von Anschlüssen an die Nahverkehrszüge in die Richtungen Goslar/Hannover sind zu verbessern.

Die Linie 877 ist nachrichtlich auch auf dem Abschnitt von Wernigerode ins Eckertal, für den die Wernigeröder Verkehrsbetriebe über eine Genehmigung verfügen (WVB-Linie 260), dargestellt. In diesem Teilnetz ist nur der Abschnitt Bad Harzburg – Eckertal enthalten, der genehmigungsrechtlich von den heutigen KVG-Linien 874 und 877 abgedeckt wird. Es ist aber gemeinsam mit den Wernigeröder Verkehrsbetrieben sicherzustellen, dass wie bisher weitgehend umsteigefreie Fahrten zwischen Wernigerode und Bad Harzburg durchgeführt werden.

Die Linien 866 und 875 haben als Saisonverkehre im Nationalpark Harz ausschließlich touristische Bedeutung.

Bei Einführung der RegioStadtBahn müssen die Linien des Teilnetzes an die veränderten Strukturen angepasst werden, da die Zubringerfunktionen des Busverkehrs noch ausgeprägter sein werden und ein neues Konzept mit Zubringerfahrten zur RegioStadtBahn die Möglichkeit verbessern würde, einen größeren Teil der Gesamtmobilität für den ÖPNV zu gewinnen.

Die Buslinie 450 St. Andreasberg – Bad Lauterberg – Herzberg ist dem derzeitigen Teilnetz 21 des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) zugeordnet und im Teilnetz 84 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellt die Verbindung zwischen St. Andreasberg und Bad Lauterberg und Herzberg her. In Herzberg bestehen Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen von/nach Osterode am Harz, Seesen, Braunschweig und Northeim. Für den Linienteil im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel C, insbesondere C2.2.3. In St. Andreasberg sind Anschlüsse an die RegioBus-Linien 840 und 850 von/nach Clausthal-Zellerfeld bzw. Braunlage herzustellen.

Zum Teilnetz 11 des ZVSN gehört auch die Linie 462 Osterode – Riefensbeek - Kamschlacken (– Altenau – Torfhaus). Diese Linie bietet eine Wochenendbedienung zu den touristisch interessanten Bereichen in Altenau und Torfhaus.

Die Buslinie 455 Braunlage – Hohegeiß – Walkenried – Bad Sachsa – Bad Lauterberg ist dem derzeitigen Teilnetz 22 des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) zugeordnet und im Teilnetz 84 nur nachrichtlich erwähnt. Diese Linie verläuft überwiegend im Bereich des Landkreises Osterode am Harz und stellt die Verbindung zwischen Braunlage, Hohegeiß und den Orten im Landkreis Osterode am Harz her. Für den Linienteil im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gelten hinsichtlich des Angebotes die Vorgaben in Kapitel C, insbesondere C2.2.3. In Braunlage sind Anschlüsse an die RegioBus-Linie 820 von/nach Bad Harzburg herzustellen.

# 84



## Strukturdaten Teilnetz 84: Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

### • Stadt Bad Harzburg

**Einwohnerzahl gesamt** 22462

**Ortsteile:**

Bad Harzburg	10661
Bettingerode	478
Bündheim	5876
Eckertal	160
Göttingerode	1066
Harlingerode	3293
Schlewecke	1838
Westerode	1153

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

Goslar	12000
Vienenburg	3500

**Pendler:**

Auspendler	2840
Einpendler	1208

### • Stadt Braunlage

**Einwohnerzahl gesamt** 5065

**Ortsteile:**

Braunlage	4348
Hohegeiß	1000

**Hauptmobilitätsströme in Richtung  
(Anzahl Personenfahrten)**

keine Mobilität > 500 Fahrten  
vorhanden

**Pendler:**

Auspendler	186
Einpendler	90

- **Samtgemeinde Oberharz**
- **Gemeinde Sankt Andreasberg**

s. Teilnetz 81  
s. Teilnetz 81

## Datenblatt Teilnetz 84 Bad Harzburg - Braunlage - St. Andreasberg: Linien und ermittelte Verkehrsleistung

Harmonisierungsdatum: Dezember 2014

Linie		Linienverlauf	Bisherige längste Genehmigungslauf-
RBB	450	St. Andreasberg - (Bad Lauterberg) - (Herzberg)	31.12.2013*
Hahne	455	Braunlage - Hohegeiß - (Zorge) - (Bad Sachsa) - (Bad Lauterberg)	31.07.2008*
KVG	820	Bad Harzburg - Torfhaus - Braunlage	31.12.2011
KVG	850	St. Andreasberg - Braunlage	31.12.2012
KVG	866	Bad Harzburg - Kästeklippen	30.09.2012
KVG	871	Stadtverkehr Bad Harzburg	30.04.2013
KVG	873	Bad Harzburg: Bahnhof - Krankenhaus - Breitenberg - Bahnhof	30.04.2014
KVG	874	Bad Harzburg - Eckertal	31.12.2011
KVG	875	Bad Harzburg - Molkenhaus - Rabenklippe - Radau-Wasserfall - Bad Harzburg	31.12.2011
KVG / WVB	877**	Bad Harzburg - (Ilsenburg) - (Werningerode)	31.12.2011
KVG	878	Stadtverkehr Bad Harzburg	31.12.2014
KVG	PR_1	kostenloser P&R in Bad Harzburg	19.08.2009

Linie		Ermittelte Tagesleistung (km)		
		Do., 07.06.2007	Sa.	So.
RBB	450	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt		
Hahne	455	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt		
KVG	820	906	686	539
KVG	850	371	232	168
KVG	866	59	59	59
KVG	871	348	273	137
KVG	873	231	208	98
KVG	874	117	139	92
KVG	875	101	101	101
KVG / WVB	877**	383	-	-
KVG	878	74	41	41
KVG	PR_1	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>2.590</b>	<b>1.738</b>	<b>1.235</b>

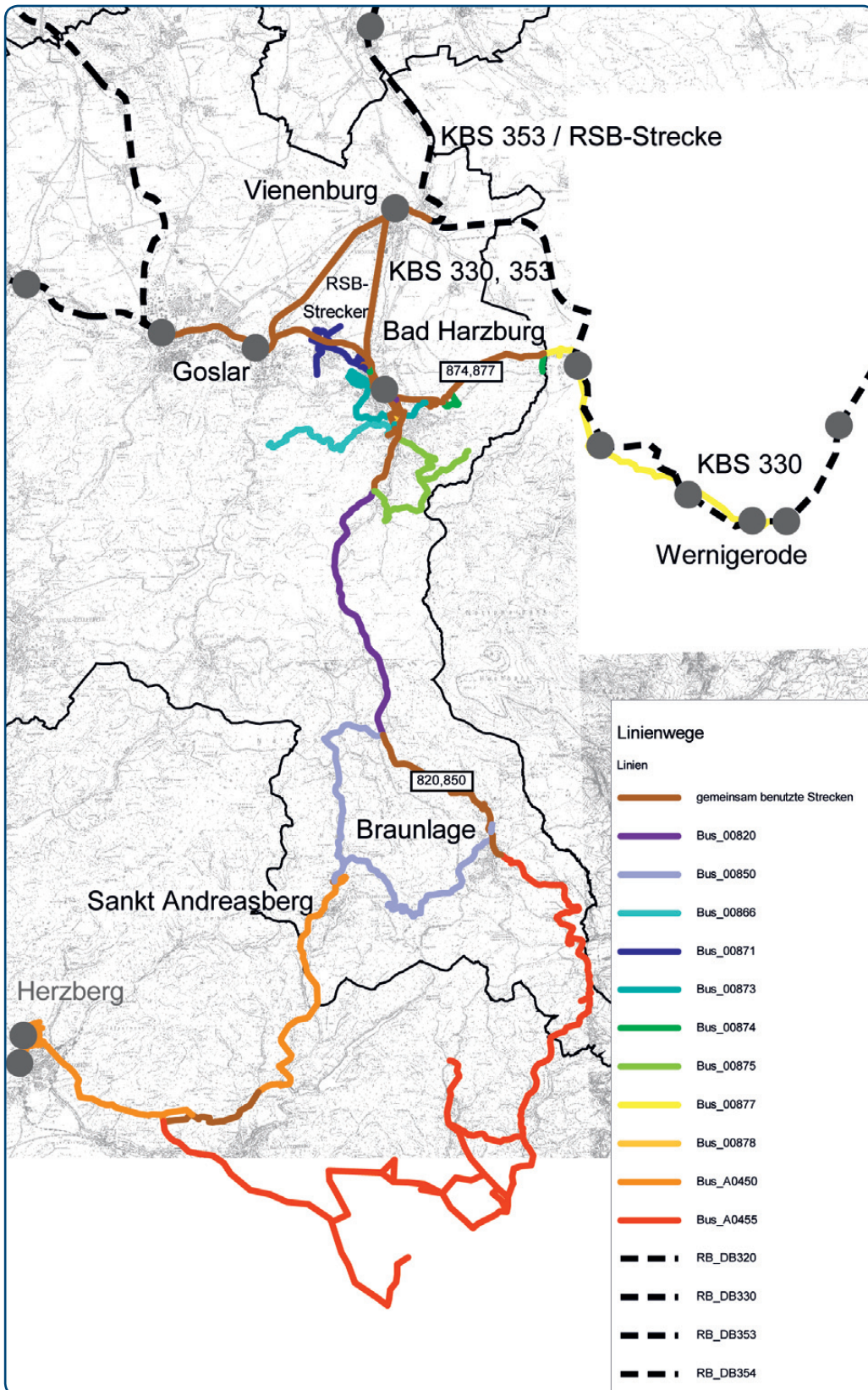
Linie		Ermittelte Jahresleistung (km)			
		Mo. - Fr. (252)	Sa. (52)	So. (61)	Gesamt
RBB	450	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt			
Hahne	455	*Linie ist nur nachrichtlich dargestellt			
KVG	820	228.339	35.654	32.863	296.856
KVG	850	93.444	12.069	10.267	115.781
KVG	866	14.749	3.043	3.570	21.362
KVG	871	87.800	14.181	8.334	110.315
KVG	873	58.190	10.801	5.989	74.980
KVG	874	29.463	7.202	5.633	42.299
KVG	875	25.538	5.270	6.182	36.989
KVG / WVB	877**	96.566	-	-	96.566
KVG	878	18.579	2.130	2.499	23.208
KVG	PR_1	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
<b>Summe</b>		<b>652.669</b>	<b>90.352</b>	<b>75.336</b>	<b>818.356</b>

\*\* Die Angaben beziehen sich auf die gesamte Linie 877 der KVG / WVB.

Am Samstag und Sonntag wird die Leistung auf der Linie 877 durch die Linien KVG 874 und WVB 260 gefahren.

Teilnetz 84 Bad Harzburg – Braunlage – St. Andreasberg

Karte  
C3.3.29



Stand: 2007  
Kartografie: ZGB

## C3.4

**Genehmigungswettbewerb**

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

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

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

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

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

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

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

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

- Bedienungskonzept
- Angebotsumfang (Fahrtenzahl an allen Verkehrstagen)
- Bedienungszeiten (zeitliche Verteilung der Fahrten, Takt)
- Berücksichtigung der im Nahverkehrsplan vorgegebenen Verknüpfungspunkte einschließlich der Herstellung angemessener Verknüpfungszeiten
- Qualität der einzusetzenden Fahrzeuge (s. Kap C2.1.2: barrierefreier Zugang durch NF-Fahrzeuge, Alter, Schadstoffnorm, Stellflächen für Kinderwagen, Rollstühle, Fahrräder etc., Ausstattung z. B. mit Klimaanlage, Kommunikationseinrichtungen, Fahrgastinformation)
- das einzusetzende Personal
- sowie mögliche weitere im Genehmigungsverfahren bekannt zu gebende Gesichtspunkte

2. Von Bedeutung ist weiterhin der Zuschussbedarf für zusätzliche Verkehrsleistungen. Er ist zu kalkulieren und als Betrag pro km für die Verkehrstage

- Montag – Freitag an Schultagen
- Montag – Freitag an Ferientagen
- Sonnabend
- Sonn- und Feiertage

mitzuteilen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## C4

### Verknüpfungen

#### C4.1

#### Verknüpfungspunkte zwischen den ÖPNV-Linien

Direkte Nahverkehrsverbindungen sind grundsätzlich Verknüpfungen zwischen verschiedenen Nahverkehrsangeboten vorzuziehen. Sofern dies im vertretbaren Rahmen nicht möglich ist, sind die im Kapitel B3.4 aufgeführten Verknüpfungen möglichst zu erhalten und auszubauen. (vgl. Karte C4.1 und Tabelle C4.1)

## Verknüpfungspunkte

Tabelle  
C4.1

Verknüpfung				Zwischen			
Nr.	Verbandsmitglied	Haltestelle / Bahnhof	Art	Linie / KBS	in / aus Richtung	Linie / KBS	
<b>LK Gifhorn</b>							
1		Gifhorn, Bf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 300	Hannover
2		Gifhorn, Bf	Bahn-Bahn	KBS 115	Wittingen	KBS 300	Wolfsburg
3		Gifhorn, Bf	Bus-Bahn	R 100/191(Sa/So)	Wesendorf	KBS 300	Hannover
4		Gifhorn, Bf	Bus-Bahn	R 100/191(Sa/So)	Wesendorf	KBS 300	Wolfsburg
5		Gifhorn, Rathaus	Bus-Bus	R 100	Wesendorf	R 170	Wolfsburg
6		Gifhorn, Schillerplatz	Bus-Bus	R 140 (Mo-Sa)	Meinersen	Bus 191	Braunschweig
7		Gifhorn, Steinweg	Bus-Bus	R 100	Wesendorf	Bus 191	Braunschweig
8		Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bahn	R 100/191(Sa/So)	Wesendorf	KBS 115	Uelzen
9		Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bahn	R 100/191(Sa/So)	Wesendorf	KBS 115	Braunschweig
10		Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bahn	R 140	Meinersen	KBS 115	Braunschweig
11		Gifhorn-Stadt, Bf	Bus-Bus	R 140	Meinersen	Bus 191	Braunschweig
12		Groß Schwülper, Schule	Bus-Bus	Bus 111	Gifhorn	R 480	Braunschweig
13		Wittingen, Bf	Bus-Bahn	R 120	Hankensbüttel	KBS 115	Braunschweig
14		Wittingen, Bf	Bus-Bahn	R 120	Hankensbüttel	KBS 115	Uelzen
<b>LK Goslar</b>							
15		Bad Harzburg, Bf	Bus-Bahn	R 820	Braunlage	KBS 353	Braunschweig
16		Bad Harzburg, Bf	Bus-Bahn	R 820	Braunlage	KBS 320	Hannover
17		Bad Harzburg, Bf	Bus-Bus	R 820	Braunlage	R 810	Goslar
18		Braunlage	Bus-Bus	R 820	Bad Harzburg	R 850	St. Andreasberg
19		Braunlage	Bus-Bus	R 820	Bad Harzburg	Bus 455	Walkenried
20		Braunlage	Bus-Bus	R 850	St. Andreasberg	Bus 455	Walkenried
21		Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 840	St. Andreasberg	R 830	Goslar
22		Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 840	St. Andreasberg	Bus 838	Seesen
23		Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 830	Goslar	Bus 838	Seesen
24		Clausthal-Zellerfeld	Bus-Bus	R 830	Goslar	Bus 440	Osterode a. H.
25		Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Hahnenklee	KBS 353	Braunschweig
26		Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Cl.-Zellerfeld	KBS 353	Braunschweig
27		Goslar, Bf	Bus-Bahn	R 830	Cl.-Zellerfeld	KBS 320	Hannover
28		Neuwallmoden	Bus-Bus	R 650	Salzgitter-Bad	Bus 834	Langelsheim
29		Neuwallmoden	Bus-Bus	R 650	Seesen	Bus 834	Langelsheim
30		Seesen	Bahn-Bahn	KBS 354	Kreiensen	KBS 358	Braunschweig
31		St. Andreasberg	Bus-Bus	R 850	Braunlage	R 840	Clausthal-Zellerfeld
32		St. Andreasberg	Bus-Bus	R 850	Braunlage	Bus 450	Bad Lauterberg
33		St. Andreasberg	Bus-Bus	R 850	Braunlage	Bus 450	Bad Lauterberg
34		Vienenburg, Bf	Bahn-Bahn	KBS 353	Braunschweig	KBS 330	Bad Harzburg
35		Vienenburg, Bf	Bahn-Bahn	KBS 353	Braunschweig	KBS 330	Halberstadt
<b>LK Helmstedt</b>							
36		Helmstedt, Bf	Bus-Bahn	R 380	Wolfsburg	KBS 310	Braunschweig
37		Helmstedt, Bf	Bus-Bus	R 380	Wolfsburg	R 390	Süplingen
<b>LK Peine</b>							
38		Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 530	Peine	KBS 313	Braunschweig
39		Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 640	SZ-Lebenstedt	KBS 313	Braunschweig
40		Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bahn	R 640	SZ-Lebenstedt	KBS 313	Hildesheim
41		Lengede-Broistedt, Bf	Bus-Bus	R 640	SZ-Lebenstedt	R 530	Peine

### Fortsetzung Tabelle C4.1 Verknüpfungspunkte

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



Verknüpfungspunkte – Planung –

Karte  
C4.1



Stand: 2007  
Kartografie: ZGB

## C4.2 Verknüpfung mit dem Individualverkehr

### C4.2.1 P+R



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

Für die Nutzer der P+R-Plätze ist es wichtig, einen Stellplatz in der unmittelbaren Nähe zum öffentlichen Verkehrsmittel angeboten zu bekommen. Die Stellplatzbewirtschaftung könnte in Verbindung mit dem Verbundtarif Region Braunschweig angestrebt werden. So könnten z. B. bevorzugte stationsnahe Flächen für Dauerkunden des Verbundtarifs extra ausgewiesen werden, um so die Verknüpfung beider Verkehrsmittel zu verdeutlichen. Ein Problem ergibt sich auf öffentlich gewidmeten Flächen, da eine Bevorzugung von einzelnen Nutzergruppen dort rechtlich nicht möglich ist.

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

### C4.2.2 B+R



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

Ziel muss es sein, die Attraktivität und Sicherheit der Fahrradabstellanlagen zu verbessern und die Zuwegung für Fahrradfahrer zu optimieren.

Der Busverkehr im ländlichen Raum leidet in seiner Attraktivität oftmals unter wechselnden Fahrwegen und schlecht zu merkenden Fahrzeiten. Gerade hier könnte die verstärkte Nutzung von Bike+Ride auch die Fahrpläne transparenter machen, da Stichfahrten, die eine direkte Linienführung verhindern, vermieden werden können. Bei einer höheren Nutzung des Fahrrads für Zubringerfahrten zu einer ÖPNV-Zugangsstelle wäre ein eindeutiger Linienweg und eine Fahrzeitverkürzung für Buslinien zu erreichen. Die Nutzung des ÖPNV könnte dadurch erheblich attraktiver werden. Die Bereitschaft mit dem Fahrrad zu einer zentralen Haltestelle zu fahren steigt, je schneller und direkter die ÖPNV-Verbindung ist.

Die Qualität der Abstellanlage ist eines der wichtigsten Kriterien für den Umfang der Nutzung. Bei Modernisierung von Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel statt Felgenbrecher) kann von einer Zunahme des Bike+Ride-Aufkommens ausgegangen werden. Um in einem ersten Schritt überhaupt ein Angebot von Bike+Ride bereitzustellen, sind Stationen, bei denen es derzeit nur ein geringer Bedarf erkennbar ist, die aber perspektivisch an Bedeutung gewinnen werden (z. B. durch die Einbindung in das RegioStadtBahn-Netz) mit einem Grundangebot an Fahrradabstellplätzen zu versehen. Flächen für eine Erweiterung sind einzuplanen.

Bike+Ride hat im Prinzip an allen Zugangsstellen des ÖPNV ein Potenzial. Es gibt keine Station, die nicht einen Grundbedarf an einem Mindestangebot für Bike+Ride-Nutzer hat. Die Aufstellung von Fahrradabstellbügel lohnt sich überall. Gerade in ländlichen Bereichen und in Klein- und Mittelstädten besteht ein erheblicher Nachholbedarf bei der Bike+Ride-Förderung. Der Bau von Bike+Ride-Anlagen sollte also nicht nur an größeren Stationen, sondern vor allem auch mit kleineren Maßnahmen und Abstellanlagen auf dem Lande und in den Klein- und Mittelstädten forciert werden.

Insbesondere sollte hier an diebstahlsichere Fahrradboxen gedacht werden. Die Installation solcher Boxen ist neben einer Aufstellung an Bahnhöfen auch an wichtigen Stadtbahnhaltestellen bzw. Endhaltestellen zu fördern. Als Alternative zu den Fahrradboxen können auch Fahrradkäfige als abschließbare Gemeinschaftsabstellanlage installiert werden. Ein Fahrradkäfig ist an jedem Standort mit mehr als 10 Boxen möglich. Interessant wird das Angebot insbesondere durch eine Kopplung mit einer Belohnung für die Nutzer des Umweltverbundes. So kann zum Beispiel der Besitzer einer Abo-Karte als besonders „Bonbon“ den Schlüssel einer Fahrradbox erhalten. Nutzer ohne Abo-Karte dagegen würden eine Fahrradbox nur gegen Entgelt erhalten. Denkbar sind auch besondere Tarifangebote, wie eine Abo-Karte „Bike“, die einen Stellplatz in einer Fahrradbox beinhaltet und auch die Fahrradmitnahme, ohne zusätzlichen Fahrschein ermöglicht.

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



Tabelle  
C4.2.1

## P+R und B+R Maßnahmen an Stationen im konventionellen Netz

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

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

## P+R und B+R Maßnahmen an RegioStadtBahn-Stationen

Tabelle  
C4.2.2

Gemeinde/Stadt	Station	B+R	P+R	Bemerkung
<b>Bad Harzburg</b>	Bad Harzburg	Bestand		
<b>Braunschweig</b>	Beethovenstraße	10 Boxen 20 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
	Bienrode	10 Boxen 20 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
	Kralenriede	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
	Leiferde-West	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
	Leiferde-Ost			keine P+R-Plätze vorgesehen keine B+R-Plätze vorgesehen
	Nordbahnhof	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
	Querum-Forststraße	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
	Querum-Pepperstieg	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
	Rünigen	10 Boxen 30 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen
Wenden	10 Boxen 10 Ständer		keine P+R-Plätze vorgesehen	
<b>Gifhorn</b>	Bahnhof	30	30	
	Stadt	60	30	
	Calberlaher Damm	20	36	
	Eyßelheideweg	20	18	
	Imkerstraße	10		keine P+R-Plätze vorgesehen
	Sandstraße	10	20	
<b>Goslar</b>	Goslar	Bestand	Bestand	
	Oker	15	30	
<b>Isenbüttel</b>	Isenbüttel	30	15	
<b>Oderwald</b>	Börßum	20	20	
<b>Papenteich</b>	Meine	40	50	
	Meine-Magdeburger Ring	30		keine P+R-Plätze vorgesehen
	Rötgesbüttel	30	20	
<b>Salzgitter</b>	Immendorf	10	5	
	Thiede	40	30	
	Watenstedt	20	10	
<b>Sassenburg</b>	Neudorf-Platendorf	10	5	
	Neudorf-Platendorf Mittelpunkt	10	5	
	Triangel	20	10	
<b>Schladen</b>	Schladen	Bestand	Bestand	
<b>Schöppenstedt</b>	Schöppenstedt	90	50	
<b>Sicke</b>	Dettum	20	10	
<b>Vienenburg</b>	Vienenburg	Bestand	Bestand	
<b>Wesendorf</b>	Schönewörde	10		Keine P+R-Anlage geplant, einige Parkflächen stehen zur Verfügung
	Wahrenholz	20	10	
<b>Wittingen</b>	Knesebeck	20	15	
	Vorhop	10		Keine P+R-Anlage geplant, einige Parkflächen stehen zur Verfügung
	Wittingen	30	20	
<b>Wolfenbüttel</b>	Groß Stöckheim	20		keine P+R-Plätze vorgesehen
	Linden	30	35	
	Wendessen	30	25	
	Wolfenbüttel	160	Bestand	

## C5 Infrastruktur Strecken

### C5.1 Konventionelles Netz

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



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

Die verbleibenden Strecken südlich von Braunschweig gehören zum Regionalnetz Harz-Weser. Die Strecken nördlich von Braunschweig sind dem Regionalnetz Elbe-Weser-Heide zugeordnet. Hier wird eine Gleisplanoptimierung durch die DB Netz AG vorgenommen. Bei der Gleisplanoptimierung sind die Anforderungen der RegioStadtBahn zu berücksichtigen. Die Anforderungen ergeben sich aus dem Betriebskonzept, das in Kapitel C2.2.2.2 aufgeführt ist.

Niedergelegt sind die Detailplanungen in den Streckenbändern (Stand März 2007), die von der DB Netz AG bestätigt wurden und der DB Netz AG vorliegen.

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

### C5.2 RegioStadtBahn

#### C5.2.1 Grundlagen

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

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

## Eisenbahnstrecken

**C5.2.2**

Auf folgenden Streckenabschnitten sind Neu- und Ausbaumaßnahmen erforderlich:

### Streckenabschnitt Braunschweig – Wieren – Uelzen

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

### Streckenabschnitt Braunschweig – Leiferde – Wolfenbüttel – Schöppenstedt

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

(Inbetriebnahmezeitpunkt des ESTW Harz-Weser vsl. 2013)

### Streckenabschnitt Wolfenbüttel – Bad Harzburg/Goslar

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

(Inbetriebnahmezeitpunkt des ESTW Harz-Weser vsl. 2013)

### Streckenabschnitt Leiferde – Salzgitter-Watenstedt

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

(Inbetriebnahmezeitpunkt des ESTW Harz-Weser vsl. 2013)

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

### C5.2.3 Stadtbahnstrecken

Auf folgenden Streckenabschnitten sind Neu- und Ausbaumaßnahmen erforderlich:

#### Streckenabschnitt Stadtgebiet Braunschweig

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

#### Streckenabschnitt Stadtgebiet Salzgitter

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

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

Neben diesen Maßnahmen ist ein zentraler Betriebshof mit Betriebswerkstätte zu erstellen. Der Ort und die Anlagen sind vom Betreiber der RegioStadtBahn zu entwickeln. Weiter sind dezentrale Abstell- und Tankanlagen zu erstellen. Diese Maßnahmen sind bei den Stationen und Haltestellen aufgeführt (Tabellen C6.2.2 und C6.2.3).



## Stadtbahn

C5.3

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

### Stadtbahn Braunschweig Maßnahmen

Tabelle  
C5.3

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

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

## Straßen

C5.4

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

## Infrastruktur Zugangsstellen

C6

### Stationen

C6.1

Unter Stationen werden hier Bahnhöfe und Haltepunkte nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verstanden. Die Zielvorstellungen für die Entwicklung dieser Stationen im Verbandsgebiet orientieren sich neben einer Verbesserung der sog. „Infrastruktur“ an einer verbesserten und intensivierten Einbeziehung in Mobilitätsabläufe. Das bedeutet konkret, dass Stationen sich in ihrer Funktion nicht auf isolierte „Abfertigungsanlagen“ beschränken dürfen, die man nur aufsucht, wenn man den Schienenpersonennahverkehr benutzen muss.

In der Flächennutzungsplanung wird sich die Forderung umsetzen lassen, indem neue Flächen, besonders neue Siedlungsflächen, zur Station hin erschlossen werden. Hier kommt der Ausweisung von neuen Baugebieten im näheren Umfeld der Zugangsstellen entlang der ÖPNV-Achsen eine besondere Bedeutung zu.

Wenn bereits eine andere Flächennutzung eingetreten ist, wird diese Forderung dazu führen, dass die Lage von Stationen an die veränderte Situation angepasst werden muss. Auch die Wiedereröffnung von Haltepunkten und Bahnhöfen ist unter dieser Zielsetzung zu betreiben. Eine „fußläufige“ Erreichbarkeit von bis zu fünfzehn Minuten Fußweg muss dabei sichergestellt werden. Dies hat zur Folge, dass die Entfernung zum Bahnhof nicht mehr als 1000 m betragen darf. Die Konsequenzen aus der Stationsdichte an der Bahnstrecke für die Auslegung der Schienenfahrzeuge sind bei der Bestellung von Leistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu berücksichtigen.

Die Kombination von Mobilitätsabläufen und Zieleinrichtungen (gastronomischen Betrieben, Tagungsräume, Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, Unterhaltung) führt zu einer Belegung der Stationen und hat positive Auswirkungen auf die Benutzung der schienengebundenen Verkehrsmittel. Je nachdem, was für zusätzliche Einrichtungen an den Stationen installiert werden, profitiert von ihnen neben den Nutzern des Schienenpersonennahverkehrs auch die

Allgemeinheit. Darüber hinaus hat eine solche Anlage eine positive imagebildende Wirkung für den öffentlichen Personennahverkehr insgesamt (beispielsweise das Nahverkehrsterminal in Peine).



Bei der Infrastrukturausstattung sind diejenigen Elemente unverzichtbar, mit denen der Komfort und Nutzen für Fahrgäste erhöht und Kunden an die Stationen herangeführt werden können. Dabei ist hinsichtlich der Bahnsteighöhen zu berücksichtigen, dass Verbesserungen an dieser „Schnittstelle“ zwischen Fahrzeug und Anlage ersatzweise durch Änderungen an den Fahrzeugen erzielt werden können.

Zu Fuß kommenden Kunden soll ein attraktiver Fußweg zur Einstiegsstelle angeboten werden. Bei der Planung von Bushaltestellen und Pkw- und Fahrradstellplätzen im Umfeld von Stationen sind die Hauptzugangswege zu Fuß kommender Kunden besonders zu beachten.

Wenn an bestimmten Stationen eine Verknüpfung zwischen Schienenpersonennahverkehr und ÖPNV auf der Straße stattfinden soll, müssen diese Verknüpfungspunkte funktional und attraktiv ausgestattet werden. Bei zentralen Umsteigeanlagen muss es möglich sein, „trockenen Hauptes“ von den Bahnsteigen in den Bus zu gelangen. Denkbar sind transparente großflächige Dachkonstruktionen. Bei Verknüpfungspunkten sollten die Buslinien direkt an den Bahnsteig herangeführt werden, um ein komfortables und zeitsparendes Umsteigen zu ermöglichen. Der ÖPNV-Kunde sollte den kürzesten Weg beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln haben.

Für Stationen ist eine B+R-Analyse vorzunehmen, um Potenziale von Kunden, die mit dem Fahrrad zur Station kommen, herauszuarbeiten. In der Detailplanung ist darauf zu achten, dass diese Kunden einen kürzeren Fußweg zur Einstiegsstelle haben als P+R-Kunden. Dies ist durch die gegenüber Kfz-Stellplätzen effektivere Platzausnutzung von Fahrradstellplätzen gerechtfertigt. Die Fahrradabstellplätze sollen fahrend erreicht werden können, die Zuwegung für Radfahrer ist gesondert zu berücksichtigen.

Für Personen, die den SPNV mit dem Fahrrad erreichen, muss die Möglichkeit bestehen, das mitgeführte Fahrrad überdacht und gesichert abzustellen. Ebenso sollte ein hindernisfreier Zugang zu den Bahnsteigen für die Fahrradmitnahme im SPNV vorhanden sein. Das Fahrradparken an Stationen zeichnet sich durch lange Abstelldauer und entsprechende Anfälligkeit für Witterung, Diebstahl und Beschädigung aus. Bei der Art und Ausstattung der Bike+Ride-Anlagen sind dementsprechend die Aspekte des Wetterschutzes und der Sicherung gegen Vandalismus besonders zu berücksichtigen. An allen Zugangsstellen des Schienenpersonennahverkehrs sind überdachte Fahrradabstellanlagen vorzusehen. Weiterhin sind Fahrradboxen oder abschließbare Gemeinschaftsabstellanlagen einzurichten.

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

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

### Allgemein gültige Festlegungen

- Bahnsteighöhe 55 cm bzw. 76 cm entsprechend der Abstimmung mit dem Fahrzeug-einsatz
- Bahnsteighöhe 38 cm für neu- oder umzubauende Stationen mit ausschließlichem RegioStadtBahn-Verkehr, RSB-Stationen mit Bahnsteighöhe 55 cm bleiben vorerst unverändert
- hindernisfreier Zugang für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen
- direkte Zuordnung bei Anbindung des straßengebundenen ÖPNV
- Ausstattung aller Stationen mit einem taktilen Leitsystem

### Kategorie 1 – Schwach frequentierte Stationen

- transparenter Fahrgastunterstand mit Beleuchtung
- Beleuchtung nicht nur für den Bahnsteig, sondern auch für das Umfeld
- Fahrscheinautomat (aufgestellt oder vorgerüstet)
- optische und akustische Kommunikation mit Stationsbetreiber
- Fahrgastinformationen (beleuchtete Vitrine): Fahrpläne, Tarifhinweise, Umgebungspläne
- Notrufmelder
- Uhr
- Sitzgelegenheit
- überdachter Fahrradständer
- Abfallbehälter

### Kategorie 2 – Stärker frequentierte Stationen – Ausstattungsmerkmale der Kategorie 1 plus

- überdachte(r) Bahnsteig(e)
- Park+Ride-Plätze, je nach Bedarf
- größere überdachte Bike+Ride-Anlage mit an Bedarf ausgerichteter Zahl abschließbarer Abstellmöglichkeiten (Fahrradboxen oder -käfig)
- Sitzbänke im Freien
- Briefkasten
- Warenautomat

### Kategorie 3 – Verknüpfungspunkte – Ausstattungsmerkmale der Kategorie 2 plus

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

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



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

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

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

## Maßnahmen an Stationen – Konventionelles Netz

Tabelle  
C6.1

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

## C6.2 RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen

### C6.2.1 Grundlagen

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

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

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

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

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

### C6.2.2 RegioStadtBahn-Stationen

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

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

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

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

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

- Bahnhofsuhr
- Sitzgelegenheit
- Wetterschutz

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

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

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

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

## RegioStadtBahn-Haltestellen

**C6.2.3**

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

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

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

## Umsteigemöglichkeiten an RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen

**C6.2.4**

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

Tabelle  
C6.2.2

## Maßnahmen an RegioStadtBahn-Stationen

Gemeinde/ Stadt	Station	Infrastruktur	Ausstattung	Bemerkung
<b>Bad Harzburg</b>	Bad Harzburg	Anheben Gleis 6	Bestand	Anpassen Gleisoberkante auf 38 cm über SO
<b>Braunschweig</b>	Beethovenstraße	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
	Bienrode	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Kralenriede	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
	Leiferde-West	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	
	Leiferde-Ost	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	
	Nordbahnhof	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen, Neubau Abstell- und Tankanlage
	Querum-Forststraße	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
	Querum-Pepperstieg	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Rüningen	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	
Wenden	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard		
<b>Gifhorn</b>	Bahnhof	Umbau Mittelbahnsteig	Bestand	
	Stadt	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
	Calberlaher Damm	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
	Eyfelheideweg	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Imkerstraße	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
	Sandstraße	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
<b>Goslar</b>	Goslar	Bestand	Bestand	Neubau Aufzüge (3), Neubau Abstell- und Tankanlage
	Oker	Bestand	Bestand	Neubau Rampe und Aufzug (1)
<b>Isenbüttel</b>	Isenbüttel	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	Neubau Fußgänger- und Fahrradbrücke
<b>Oderwald</b>	Börßum	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	Verlegung der vorhandenen Station
<b>Papenteich</b>	Meine	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
	Meine-Magdeburger Ring	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Rötgesbüttel	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	2. Gleis anlegen
<b>Salzgitter</b>	Immendorf	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Thiede	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	Verlegung der vorhandenen Station
	Watenstedt	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	Neubau Rampe
<b>Sassenburg</b>	Neudorf-Platendorf	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Neudorf-Platendorf Mittelpunkt	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Triangel	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	Verlegen der vorhandenen Station, Neubau Abstell- und Tankanlage
<b>Schladen</b>	Schladen	Bestand	Bestand	Keine Anpassung erforderlich
<b>Schöppenstedt</b>	Schöppenstedt	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	Bau einer zentralen Bahn/Bus- Umsteiganlage
<b>Sickte</b>	Dettum	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
<b>Vienenburg</b>	Vienenburg	Bestand	RSB-Standard	Anpassung Bahnsteigausstattung
<b>Wesendorf</b>	Schönewörde	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Wahrenholz	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	
<b>Wittingen</b>	Knesebeck	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Vorhop	Umbau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Wittingen	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	Neubau Abstellanlage
<b>Wolfenbüttel</b>	Groß Stöckheim	Neubau zwei Außenbahnsteige	RSB-Standard	
	Linden	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Wendessen	Neubau ein Außenbahnsteig	RSB-Standard	
	Wolfenbüttel	Bestand	Bestand	



## Maßnahmen an RegioStadtBahn-Haltestellen

Tabelle  
C6.2.3

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

Tabelle  
C6.2.4

## Umsteigemöglichkeiten an RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen

Gemeinde/Stadt	Station	Umsteigemöglichkeiten	Bemerkung
<b>Bad Harzburg</b>	Bad Harzburg	Bahn/RegioBus/Bus	RSB-Endpunkt
<b>Braunschweig</b>	Beethovenstraße		
	Bienrode	Bus	
	Campestraße	Stadtbahn, Bus	
	Hagenmarkt	Stadtbahn	
	Hamburger Straße	Stadtbahn, Bus	
	Hauptbahnhof	Bahn, Stadtbahn, RegioBus, Bus	
	John.-F.-Kennedy-Platz	Stadtbahn, RegioBus, Bus	
	Kaiserstraße	Stadtbahn	
	Kralenriede		
	Leiferde-West		
	Leiferde-Ost		
	Mühlenpfordtstraße	Stadtbahn	
	Nordbahnhof		RSB-Endpunkt
	Querum-Forststraße	Bus	Zugangsstellen Höhe Steinriedendamm
	Querum-Pepperstiege		
	Rathaus	Stadtbahn, RegioBus, Bus	
	Rüningen	Bus	
Schloss	Stadtbahn, RegioBus, Bus		
Wenden	Bus		
<b>Gifhorn</b>	Bahnhof	Bahn/RegioBus/Bus	
	Stadt	RegioBus/Bus	
	Calberlaher Damm		
	Eßyelheideweg	Bus	
	Imkerstraße		
	Sandstraße		
<b>Goslar</b>	Goslar	Bahn/RegioBus/Bus	RSB-Endpunkt
	Oker	Bahn/RegioBus/Bus	
<b>Isenbüttel</b>	Isenbüttel	Bus	
<b>Oderwald</b>	Börßum	Bus	
<b>Papenteich</b>	Meine	Bus	
	Meine-Mageburger Ring		
	Rötgesbüttel		
<b>Salzgitter</b>	Citytor	RegioBus, Bus	
	Fredenbergl, Hans-Böckler-Ring	Bus	RSB-Endpunkt
	Fredenbergl-Zentrum	Bus	
	Hallendorf		
	Hüttenring	Bus	
	Immendorf	Bus	
	Kattowitzer Straße	Bus	
	Swindonstraße		
	Thiede	RegioBus/Bus	
	Watenstedt		

## Fortsetzung Tabelle C6.2.4

## Umsteigemöglichkeiten an RegioStadtBahn-Stationen und -Haltestellen

Gemeinde/Stadt	Station	Umsteigemöglichkeiten	Bemerkung
<b>Sassenburg</b>	Neudorf-Platendorf		
	Neudorf-Platendorf Mittelpunkt		
	Triangel	Bus	RSB-Endpunkt
<b>Schladen</b>	Schladen	Bus	
<b>Schöppenstedt</b>	Schöppenstedt	RegioBus/Bus	RSB-Endpunkt Integrierte Bahn/Bus-Umsteiganlage geplant
<b>Sicke</b>	Dettum	Bus	
<b>Vienenburg</b>	Vienenburg	Bahn/Bus	
<b>Wesendorf</b>	Schönewörde		
	Wahrenholz		
<b>Wittingen</b>	Knesebeck		
	Vorhop		
	Wittingen	RegioBus/Bus	RSB-Endpunkt
<b>Wolfenbüttel</b>	Groß Stöckheim		
	Linden	Bus	
	Wendessen	RegioBus/Bus	
	Wolfenbüttel	RegioBus/Bus	

### C6.3 Stadtbahn-Haltestellen

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

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

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

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

### C6.4 Bushaltestellen

Die Zielvorstellung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig umfasst eine funktional einheitliche Ausstattung der Haltestellen im Verbandsgebiet. Die Entscheidung über die Lage einer Haltestelle und den zweckmäßigen Haltestellenausbau wird durch folgende Faktoren bestimmt:

- die jeweilige Siedlungsstruktur
- die städtebauliche und verkehrliche Situation
- die Lage im Verkehrsraum.

Haltestellen sind in jedem Fall so zu gestalten, dass Konflikte zwischen Wartenden bzw. ein- und aussteigenden Fahrgästen und Fahrradfahrern auf ein Minimum reduziert werden. Bei der Planung sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (in der aktuellsten Version) zu beachten. Für die Anlage von Haltestellen sind zwei Grundtypen von Haltestellen zu priorisieren.

### Die Haltestelle am Fahrbahnrand

Die Haltestelle am Fahrbahnrand hat neben den fahrdynamischen und fahrgeometrischen Vorzügen für Linienbusse den Vorteil, dass sie ohne bedeutende bauliche Maßnahmen angelegt werden kann. Nachteilig kann sein, dass bei einer späteren Festlegung häufig nicht so breite Warteflächen geschaffen werden können wie bei Haltestellenkaps. Nachteilig ist bei einer Haltestelle am Fahrbahnrand, dass An- und Abfahrten der Busse häufig durch parkende Fahrzeuge davor und dahinter behindert werden. Die Entwicklungslänge der Haltestelle beträgt so 30 – 50 Meter. In der Praxis werden an diesen Haltestellen Fahrbahnmarkierungen BUS- und Z-Profil zur Freihaltung der Flächen notwendig.

### Das Haltestellenkap

Beim Haltestellenkap wird zwischen den Parkstreifen der Bordstein im Haltestellenbereich bis an den Rand der Fahrbahn gezogen. Die dabei entstehende Fläche wird auf Gehwegniveau angehoben. So bildet der Bordstein im Haltestellenbereich eine Linie mit den Außenkanten der vor bzw. hinter der Haltestelle liegenden Parkstreifen. Eine zusätzliche Erhöhung des Gehsteigs für den Einsatz von Niederflurbussen ist problemlos möglich.

Im Hinblick auf einen möglichst komfortablen Ein- und Ausstieg und auf die angestrebte Integration von in der Mobilität eingeschränkten Personen im ÖPNV kommt der Reststufenhöhe und der Spaltenbreite zwischen Haltestellenwartefläche und dem Fahrzeugeinstieg eine besondere Bedeutung zu.

Im Busbereich zählt mit der Einführung der Niederflurtechnik zunehmend der ebene Einstieg zum Standard. Einige Modelle der Niederflurbusse weisen zusätzlich noch eine automatische Absenkvorrichtung (Kneeling) auf. Bei normaler Bordsteinhöhe müssen die einsteigenden Fahrgäste nur eine verbleibende Höhe von 12 cm überwinden. An umgestalteten Haltestellen sorgt eine erhöhte Fahrsteigkante dafür, dass den Fahrgästen sogar diese minimale Stufe noch erspart bleibt.

Weiterhin wird eine spezielle Bordsteingestaltung im Haltestellenbereich (Kasseler Bord) empfohlen. Sie unterscheidet sich vom herkömmlichen Bordstein durch die Seitenwand mit einer flachen Schrägneigung von 65 % und einer glatten Oberfläche. Durch eine derartige Bordsteinausgestaltung wird für den Fahrer eine Anfahrhilfe geschaffen. Die Lösung ermöglicht, einen geringen Abstand zwischen Niederflurbus und Haltestelle zu gewährleisten. Durch die Verbesserung der Einstiegsbedingungen wird eine Komfortsteigerung für alle Fahrgäste erzielt und Rollstuhlfahrer die Benutzung von Niederflurbussen mit Kneeling ohne Einsatz von Lift oder Rampe ermöglicht.



Das Haltestellenkap und die Haltestelle am Fahrbahnrand ohne Parkstreifen bieten somit erhebliche Vorteile für den Busverkehr und sind gegenüber Haltestellenbuchten zu bevorzugen. Als Regellösung für den ÖPNV im Verbandsgebiet ist die Haltestelle am Fahrbahnrand vorzusehen. An Straßen mit hohem Parkdruck und seitlichen Parkstreifen bzw. Parken auf der Fahrbahn sollte das Haltestellenkap angewandt werden. In bestimmten baulichen und verkehrlichen

Situationen kann man auch heute auf Busbuchten nicht verzichten. In diesen Fällen muss jedoch auf eine ausreichende Dimensionierung der Ein- und Ausfahrbereiche geachtet werden, um eine parallele Anfahrt und eine möglichst ruckfreie Ausfahrt aus der Haltestelle zu ermöglichen.

Haltestellen sind so anzulegen, dass sie objektiv und subjektiv sicher sind. Ungünstig sind alle Haltestellen, die abseits der Wohnbebauung liegen, oder deren Zugang durch dunkles, schwer einsehbares Gelände führt. Zur Erhöhung der Sicherheit ist das Umfeld durch eine fußgängerfreundliche Beleuchtung und Wegweisung zu gestalten. Außerdem ist die Erreichbarkeit durch Querungshilfen und Bordsteinabsenkungen insbesondere für Mobilitätsbehinderte zu verbessern.

Wetterschutzeinrichtungen sollten an jeder Haltestelle errichtet werden. Einen wirksamen Schutz bietet ein möglichst dreiseitig geschlossener Fahrgastunterstand (Wartehalle), in dem auch weitere Serviceeinrichtungen integriert werden können.

Durch Bauform und Materialien kann eine gute Einpassung in die Umgebung ermöglicht werden. In der Regel soll der Wetterschutz eine transparente Verkleidung erhalten, die es den Fahrgästen erlaubt, die Umwelt und den Autoverkehr aus sicherer Position zu beobachten. In dörflichen Bereichen, wo aus gestalterischen Aspekten auf eine Anpassung an den örtlichen Fachwerkbaustil nicht verzichtet werden kann, ist eine transparente Ausgestaltung der Seitengefache erforderlich. Haltestellen und Umgebung sind hell zu beleuchten.

Durch Serviceeinrichtungen und Sonderausstattungen kann die Attraktivität der Haltestelle weiter erhöht und die Einbindung in die Umgebung verbessert werden. Je nachdem, welche zusätzlichen Einrichtungen (z. B. Telefon, Kiosk, WC usw.) an Haltestellen installiert werden, profitiert von ihnen neben den Benutzern des ÖPNV auch die Allgemeinheit.

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

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

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

- befestigte Wartefläche
- Beleuchtung (Netzanschluss oder Versorgung über Solarzellen), sofern nicht eine gleichwertige, bedarfsgerechte Ausleuchtung durch andere externe Lichtquellen sichergestellt werden kann.
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen
- Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer

### Kategorie 1 – „Normalhaltestelle“

mit folgender Grundausstattung :

- befestigte Wartefläche
- transparenter Fahrgastunterstand mit Vitrine zur Aufnahme von Fahrgastinformationen
- Sitzgelegenheit
- Abfallbehälter
- Beleuchtung (Netzanschluss oder Versorgung über Solarzellen), sofern nicht eine gleichwertige, bedarfsgerechte Ausleuchtung durch andere externe Lichtquellen sichergestellt werden kann.
- Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen
- Haltestellenbezeichnung
- Linienkennzeichnung mit Liniennummer und Zielorten
- Die aufgeführte Grundausstattung wird durch das Informationssystem (Fahrplan, Liniennetzplan, Tarifinformation) der Verkehrsträger ergänzt. Um die Aufnahme aller Informationen an einem zentralen Punkt zu ermöglichen, ist die Ausstattung der Wartehallen mit Fahrplanvitrinen erforderlich.

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

Bei Haltestellen, deren Standorte für ein Angebot von „Bike+Ride“ geeignet sind, sind Fahrradständer vorzusehen, die überdacht sind. Schutz- und Lehngitter zur Abgrenzung der Wartefläche gegenüber dem umgebenden Verkehrsraum sind bei besonderen Verkehrsverhältnissen oder bei exponierter Lage der Haltestelle einzurichten.

### Kategorie 2 – „Schwerpunkthaltestelle“

Schwerpunkthaltestellen erhalten entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung weitere Zusatzausrüstungen, die deutlich über den Standard der Normalhaltestelle hinausgehen. Als Schwerpunkthaltestellen sind Zugangsstellen einzuordnen, die über den Tag oder temporär (z. B. zu Schul-anfangs- bzw. -endzeiten) eine hohe Frequenz von Ein- und Aussteigern aufweisen.

Wichtige Umsteigehaltestellen zwischen ÖPNV-Linien werden ebenfalls in die Kategorie 2 eingeordnet. Gerade für Umsteigehaltestellen ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität entscheidend, um die manchmal unvermeidbaren Wartezeiten in möglichst ansprechender Umgebung zu überbrücken. An Schwerpunkthaltestellen sind neben den bereits erwähnten Ausstattungselementen der Normalhaltestelle die folgenden Zusatzausstattungen vorzusehen:

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

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

### Förderung

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





## Bushaltestellen Maßnahmen

Tabelle  
C6.4

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

### Fortsetzung Tabelle C6.4 Bushaltestellen Maßnahmen

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

**Fahrzeuge**

C7

**Regionalzüge**

C7.1

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

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

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

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

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

Tabelle  
C7.1

## Fahrzeugbedarf im SPNV (ab Fahrplan 2008)

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



## RegioStadtBahn

C7.2

Für die RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig sind besondere Fahrzeuge erforderlich, die ihre Energie über einen Dieselgenerator beziehen oder über eine Oberleitung. Die Fahrzeuge sind für einen Betrieb auf normalspurigen Gleisen ausgelegt, so dass in der Innenstadt von Braunschweig Dreischiengleise eingebaut werden müssen. Die Breite der Fahrzeugkästen ist auf 2,65 m festgelegt, die Länge auf ca. 37 m. Die Fahrzeuge haben ca. 230 Sitz- und Stehplätze. Folgende Grundanforderungen sollen erfüllt werden:

### Betriebliche Grundanforderungen

<b>Einstiege</b>	Alle Türen im Niederflurbereich mit Spaltüberbrückung
<b>Niederfluranteil</b>	Bis zu 70%, wenige Stufen im Fahrzeug
<b>Fußbodenhöhe Niederflur</b>	Ca. 400 mm
<b>Einstiegshöhe</b>	Ca. 350 mm
<b>Bahnsteighöhen</b>	Alle Höhen bis 550 mm
<b>Mehrweckabteile</b> (Aufstellflächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Fahrräder, Fahrscheinautomat)	
<b>Fahrgastinformation</b> (Haltestellenanzeige und -ansage im Fahrzeuginneren, Linienverlaufsanzeigen innen, Linien- und Zielbeschriftung außen sowie Außen- und Innenlautsprecher)	

### Technische Grundanforderungen

<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	100 km/h
<b>Mittl. Beschleunigung (elektr. Traktion)</b>	1,1 m/s <sup>2</sup>
<b>Mittl. Beschleunigung (Dieselelektrisch)</b>	0,8 m/s <sup>2</sup>
<b>Verzögerung Betriebsbremse</b>	1,3 m/s <sup>2</sup>
<b>Verzögerung Gefahrenbremse aus Höchstgeschwindigkeit</b>	2,73 m/s <sup>2</sup>
<b>Reichweite (Dieselelektrisch)</b>	Mind. 1000 km
<b>Kleinster befahrbarer Radius (im Regelbetrieb)</b>	25 m
<b>Zweirichtungsfahrzeug</b>	
<b>Zugbildung mit bis zu 4 Fahrzeugen</b>	

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

Neben den für den Bahnbetrieb erforderlichen Sicherheitseinrichtungen sind Einrichtungen für eine unternehmensübergreifende Kommunikation vorzuhalten, um z. B. Anschlüsse zu sichern. Da die RSB-Fahrzeuge in Bereichen mit ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen eingesetzt werden, sind sie mit der Hard- und Software zur Signalauslösung auszustatten. In den Fahrzeugen sind RBL-Komponenten vorzusehen, die u.a. für die Kommunikation mit dem RBL-System in Braunschweig erforderlich sind.

Um das Reisen in den Fahrzeugen für den Fahrgast angenehm zu gestalten, sind eine Klimaanlage evtl. in Kombination mit einer Wärmeschutzverglasung und wegen der zu erwartenden Reiseweiten eine hohe Anzahl Sitzplätze mit ausreichender Beinfreiheit, Kofferabstellflächen sowie Polstersitze und Teppichböden (dort wo es sinnvoll ist) für ein komfortables Reisen zu berücksichtigen. Ebenso ist wegen der teilweise größeren Reiseweiten eine Toilette im Fahrzeug vorzusehen.

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

## C7.3

## Stadtbahn

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

Tabelle  
C7.3

## Fahrzeugbeschaffung – Stadtbahn

Verkehrsunternehmen	Fahrzeugbeschaffung
BSVAG	12 Niederflurstadtbahnen bis 2015



## Busse

## C7.4

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

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

- Niederflurtechnik
- deutlich lesbare elektronische Linien- und Fahrtzielanzeigen an allen vier Fahrzeugaußenseiten
- Klimaanlage, Wärmeschutzverglasung
- rutscharme Bodenbeläge
- ausreichende Anzahl von Haltestangen in allen Höhen, um auch Kindern eine sichere Haltemöglichkeit zu geben. Die Farbgebung der Stangen sollte kontraststark sein, um den Anforderungen von sehbehinderten Menschen gerecht zu werden.
- Ausstattung von Gelenkbussen und dreitürigen Bussen mit Escha-Taster, um die Türöffnung durch den Fahrgast von außen zu ermöglichen. Im Idealfall durch einen Taster, der dem Fahrgast eine Rückmeldung gibt, ob die Berührung die Öffnung ausgelöst hat. Diese Ausstattung sollte auch gewählt werden, wenn der Einstieg nur an der vorderen Tür erfolgt.
- ausreichende Anzahl von Haltewunsch-Drückern
- Elektronische Fahrscheindrucker und Entwerter
- Vorrüstung zur Ausstattung mit einem RBL sowie die Ausstattung mit Kommunikationseinrichtungen, die auch die technische Möglichkeit einer unternehmensübergreifenden Kommunikation bieten.
- Fahrgastinformation im Innenraum, durch digitale Haltestellenanzeige und -ansage
- ausreichende Anzahl von gepolsterten Sitzplätzen, wünschenswert ist die Ausstattung einiger Plätze mit Sicherheitsgurten für Kinder
- ausreichende Zahl von Abstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mit Befestigungsmöglichkeiten, Richtwert je Solowagen mindestens Platz für 2 Kinderwagen, bei älteren Fahrzeugen oder im Linienverkehr eingesetzten Reisebussen auch durch den Ausbau von Sitzen sicherzustellen.
- Abstellflächen für Taschen
- Info-Kästchen zur Aufnahme von Fahrgastinformationen

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

Tabelle  
C7.4

## Fahrzeugbeschaffung Bus

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



**Vertrieb****C8**

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

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

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

Zusätzlich zu den Fahrscheinautomaten an den DB-Stationen ist auch Verkauf über personenbesetzte Fahrkartenschalter sicherzustellen. Fahrkartenschalter sind mindestens an Bahnhöfen in Ober- und Mittelzentren vorzusehen. Die Öffnungszeiten sollten sich an den örtlichen Geschäftszeiten orientieren. Wichtig ist eine durchgehende Öffnung, ohne Einschränkungen zu bestimmten Tageszeiten. Auch die Öffnung am Wochenende ist unabdingbar. Bei Bahnhöfen in Grundzentren mit besonderer Bedeutung, z. B. für den Tourismus, ist ebenfalls ein personenbesetzter Verkauf vorzuhalten. Wenn an einigen Orten die Wirtschaftlichkeit von DB-Vorverkaufsstellen nicht gewährleistet ist, ist vor einer Schließung eine örtliche Alternative zu schaffen (z. B. über Reisebüros, freie Agenturen oder ServiceStores).

Ein Vertriebskonzept für die RegioStadtBahn wird derzeit erarbeitet.

**Kundeninformation und -service****C9**

Eines der Haupthindernisse für die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ist, dass Informationen über das öffentliche Verkehrsangebot fehlen und/oder von geringer Qualität sind.

Fahrgastinformation sollte:

- den Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz sowie dessen Benutzung erleichtern.
- die Fahrt angenehmer und weniger stressbeladen machen, indem sie die Unsicherheit der Fahrgäste reduziert.
- den ÖPNV für Nutzer wie auch Nichtnutzer attraktiver machen.

Um ein effizientes Fahrgastinformationssystem aufzubauen, genügt es nicht, detaillierte Information über jede Bus-, Stadtbahn oder Bahnlinie bereitzustellen. Vielmehr sollte es den Fahrgästen möglich sein, ihre Fahrt von A nach B nahtlos zu planen und ausführen zu können. Neben den Mobilitätszentralen als zentralen Anlaufpunkt für personenbediente Auskünfte, spielt auch die technische Weiterentwicklung von Informationssystemen eine bedeutende Rolle.

Neue Informations- und Telekommunikationstechnologien verändern den Kontext, in dem die Fahrgastinformationen gestaltet und bereitgestellt werden müssen. Es entstehen neue Bedürfnisse und Erwartungen bei den Benutzern. Gleichzeitig erhalten die öffentlichen Verkehrsbetriebe die Möglichkeit, die Servicequalität zu verbessern, um die vorhandenen Kunden zu halten und neue zu gewinnen. Für Fahrgastinformationen wird es auch weiterhin den klassischen Mix von Informationswegen geben.

### **Fahrgastbeirat**

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

## **C9.1**

### **Ortsunabhängige Information**

#### **Printmedien**

Für den Bereich des Großraums Braunschweig muss das einheitliche Fahrplanlayout weiterentwickelt werden. Die Veröffentlichung der Fahrpläne soll über Linienflyer erfolgen. Hierbei ist eine Zusammenfassung von Verkehrsteilräumen als Buch denkbar. Interessant sind Informationsmaterialien die Ausflugsziele mit dem ÖPNV verknüpft darstellen und dem Umgang mit Bus und Bahn erklären.

#### **Elektronische Informationen**

Ein besonders wichtiger Bereich ist das Internet. Um aktuelle Informationen für den Kunden bequem bereits zu Hause zur Verfügung zu stellen, müssen aktuelle Fahrpläne im Netz für den Kunden zugänglich sein. Einerseits ist hier die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) für den Bereich des Großraums Braunschweig zu pflegen und auszubauen. Eine Verbindungsauskunft von Haustür zu Haustür mit einer geschlossenen Wegekette inkl. Fußwegverbindungen ist funktionsfähig weiter zu entwickeln. In diesem Zusammenhang ist neben der Unterstützung des niedersächsischen Systems efa-Connect auch die Eingliederung der Daten in das bundesweite System DELFI sicherzustellen. Auch haltestellenbezogene Fahrpläne sind erforderlich. Des Weiteren ist es sinnvoll, linienbezogene Fahrpläne über das Internet bereitzustellen. Hierdurch können sich Kunden die Fahrpläne ihrer Linie direkt herunterladen und ausdrucken. Bei einer kontinuierlichen Aktualisierung ist die Gefahr für den Kunden einen veralteten Fahrplan zu erhalten gering.

Die Fahrtauskunft sollte auch mit Fahrtunterbrechungen angezeigt werden können (z. B. für Einkäufe). Zusatzinformationen sind für den Kunden eine Unterstützung der Verkehrsmittelwahl. Weiterhin sollte die Preisauskunft für die gewählte Fahrt auch über mehrere Verkehrsmittel möglich sein.

## Fahrgastinformation an Zugangsstellen

C9.2

Umsteigepunkte sollen mit klaren, standardisierten Richtungshinweisen ausgestattet sein, um den Fahrgästen beim Umsteigen von einem Verkehrsmittel oder -system auf ein anderes die Orientierung zu erleichtern. Hierbei sind besonders ein eindeutiges Wegeleitsystem und ein örtlicher Übersichtsplan wichtig. Auch die Ausstattung der Zugangsstellen mit dynamischen Fahrgastinformationseinrichtungen ist weiter auszubauen. Echtzeitinformationen über Verkehrsbehinderungen und die aktualisierte Abfahrtsanzeige sind über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) sicherzustellen bzw. weiter auszubauen. Die Ausdehnung der Leitsysteme über die Grenzen der großen Städte hinaus ist ein wichtiger Aspekt für einen attraktiven ÖPNV in der gesamten Region. Gerade bei seltenen Verbindungen bietet die Information über Verspätungen eine verlässliche Aussage über das Angebot.

Hierbei ist es besonders wichtig, dass vorhandene Anzeigen z. B. an den Bahnhöfen Braunschweig und Wolfsburg auch die nächste Fahrtmöglichkeiten mit Bus- bzw. Stadtbahnlinien zeigen. Die dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen sollte die Information aller an dieser Zugangsstelle verkehrenden ÖPNV-Linien anzeigen. Dies bedingt eine flächendeckende Einführung eines RBL im Großraum Braunschweig, z. B. durch den Ausbau der bereits bestehenden Systeme.

## Fahrgastinformation an/in Fahrzeugen

C9.3

Bei Bussen und Stadtbahnfahrzeugen sollte die Zielangabe und die Liniennummer von den an der Haltestelle wartenden Fahrgästen problemlos zu lesen sein. Auch an den Zügen ist eine Zielangabe vorzusehen. An allen Fahrzeugen sind die jeweiligen Liniennummern und die Zielschilder so darzustellen, dass diese auf allen vier Fahrzeugseiten lesbar sind.

Als Standardinformationseinrichtungen in den Fahrzeugen sind optische Anzeigen und akustische Ansagen vorzusehen. Wünschenswert sind hier Geräte, die nicht nur die nächste Haltestelle, sondern auch die nächsten zwei bis drei folgenden Haltestellen anzeigen. Schienenfahrzeugen sollten auch Verspätungen und sonstige Abweichungen angezeigt werden.



### C9.4 Werbende Fahrgastinformation des Zweckverbandes

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

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



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



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

### C9.5 Mobilitätszentralen

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



**A Ausgangslage und Aufstellungsverfahren**

**B Bestand und Analyse**

**C Ziele und Maßnahmen**

**D Tarife**

**E Kosten- und Finanzierungsübersicht**

## D1 Verbundtarif Region Braunschweig (VRB)

Tarifzonenschema – Beispiel Braunschweig



Am 01.11.1998 ist im Gebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig der Verbundtarif Region Braunschweig (VRB) in Kraft getreten. Das Verbundgebiet ist in 46 Tarifzonen im Großraum Braunschweig, die sich i.d.R. an den Gemeindegrenzen orientieren, sowie zwei Tarifzonen auf „Grenzbahnhöfen“, die im Gebiet der Region Hannover liegen, unterteilt.

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

Die Einteilung der Tarifzonen, die Festlegung des Fahrscheinsortiments, die Gestaltung der Fahrpreise sowie Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen erfolgt in der Verantwortung der Verbundgesellschaft Region Braunschweig und deren Gremien. In dieser Verbundgesellschaft ist der Zweckverband neben 14 Verkehrsunternehmen einer von 15 gleichberechtigten Partnern.

## D2 Anwendung des Verbundtarif Region Braunschweig

Der Verbundtarif Region Braunschweig soll der einzige Nahverkehrstarif für den Binnenverkehr im Geltungsbereich dieses Nahverkehrsplans sein. Im SPNV ist dieser betreiberunabhängig zwischen allen Haltepunkten im Zweckverbandsgebiet sowie ggf. „Grenzbahnhöfen“ zu anderen Verkehrsräumen anzuwenden. Linienverkehre im Bereich des PBefG, die ganz oder überwiegend Verkehrsleistungen im Verbandsgebiet erbringen, sind nur dann zu genehmigen, wenn die Anwendung des Verbundtarifes sichergestellt ist. Für Linienverkehre, die als ein- oder ausbrechende Linien nur einen geringen Teil der Verkehrsleistung im Verbandsgebiet erbringen, ist für den auf die Binnenbedienung im Bereich des Zweckverbandes entfallenden Teil eine an den Bedingungen des Verbundtarifes orientierte Regelung zu treffen.



Die Genehmigungsbehörde ist hier unter Berücksichtigung des § 8 Abs. 3 PBefG (z.B. im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbes) gefordert, vor der Genehmigungserteilung im Benehmen mit dem Antragsteller, dem Aufgabenträger und der Verbundgesellschaft sicherzustellen, dass einem Antragsteller die relevanten Regularien und Modalitäten des Verbundes bekannt sind und von diesem auch akzeptiert werden (siehe auch C3.4). Nur so kann ein reibungsloser Fortbestand des Verbundtarifs gesichert werden.

## Tarif der DB AG (BBDB)

D3

Für Verbindungen aus dem Gebiet des Zweckverbandes in andere Verkehrsräume (oder umgekehrt) wird im Schienenverkehr der Tarif der DB AG (BBDB) angeboten. Dieser unterscheidet zwischen einem Nahverkehrstarif (Tarif C) und zwei Fernverkehrstarifen (Tarife A + B). Mit diesem Tarif ist gewährleistet, dass Ziele außerhalb des Verbandsgebietes bis zum jeweiligen Zielbahnhof mit einem einheitlichen und durchgehenden Fahrschein erreicht werden können. Fahrscheine des DB-Tarifs berechtigen im Regelfall nicht zur Nutzung der Busse und Stadtbahnen der übrigen Verbundpartner in der Region Braunschweig. Es gibt jedoch eine Reihe von Angeboten, für die eine Anerkennungsregelung besteht. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans gelten folgende Regelungen:

### Anerkennung von Nahverkehrsangeboten (Produktklasse C)

D3.1

Das Schöne-Wochenende-Ticket (SWT) ist ein Nahverkehrsangebot, das zur bundesweiten Fahrt an einem Tag des Wochenendes (Samstag und/oder Sonntag) in allen Nahverkehrszügen berechtigt. Es gilt für (bis zu) 5 Personen. Das SWT wird im Geltungsbereich des VRB von allen Verbundpartnern anerkannt und gilt somit auch zur Fahrt in Bussen und Stadtbahnen.

Das Niedersachsenticket (NT) ist ein Angebot, das zur Nutzung aller Nahverkehrszüge in Niedersachsen und Bremen berechtigt. Es gilt montags bis freitags ab 9:00 Uhr und am Wochenende ohne zeitliche Einschränkung. Es wird als Ticket für 1 Person (NT-Single) oder als Gruppenticket für (bis zu) 5 Personen ausgegeben. Auch das NT wird im Geltungsbereich des VRB von allen Verbundpartnern anerkannt.

### Anerkennung von Fernverkehrsangeboten (Produktklasse A + B)

D3.2

Für Inhaber einer Bahn-Card 25 oder einer Bahn-Card 50, die im Fernverkehr eine Strecke über 100 km fahren, gibt es das Angebot City-Ticket. Das City-Ticket berechtigt in ausgewählten Großstädten mit über 100.000 Einwohnern zu einer Anschlussfahrt mit dem ÖPNV am Zielort bzw. zum Antritt der Rückfahrt mit dem ÖPNV am Rückreisetag. In der Region Braunschweig sind die Städte Braunschweig (Tarifzone 40), Salzgitter (Tarifzone 60) und Wolfsburg (Tarifzone 20) in die City-Ticket-Regelung einbezogen.

Einen Sonderfall stellt die Bahn-Card 100 dar, die in allen am City-Ticket beteiligten Städten auch als Fahrausweis für den ÖPNV vor Ort gilt.

Weiterhin gibt es ein Angebot namens City mobil, bei dem zusammen mit dem Bahnfahrschein auch gleichzeitig die Fahrtberechtigung für den ÖPNV am Zielort mitgekauft werden kann. Dieses Angebot wendet sich an Kunden ohne Bahn-Card, die nicht in den Genuss der City-Ticket-Regelung kommen. Das Angebot City mobil wird derzeit in Braunschweig (Tarifzone 40) anerkannt.

### D3.3 Anerkennung von Verbundfahrtscheinen im Fernverkehr

Zeitkarten des Verbundtarifes (Monatskarte, Abo) können gegen Zahlung eines Aufpreises auch in der Produktklasse IC/EC genutzt werden. Die Benutzung mit weiteren Verbundfahrtscheinen (z.B. Einzelfahrtschein, Tageskarte) wird seitens der DB auch gegen Zahlung eines Zuschlages nicht gestattet. Gleiches gilt für die Nutzung von ICE-Zügen, die seitens der DB grundsätzlich von der Nutzung mit Verbundfahrtscheinen ausgeschlossen sind.

Für alle unter D3.1 bis D3.3 aufgeführten Anerkennungsregelungen ist eine vertragliche Vereinbarung zwischen der DB und dem Verbund erforderlich. Änderungen sind daher während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans möglich. Dies gilt auch für den Wegfall bestehender oder die Einführung neuer Angebote.

Eine Freigabe von ICE-Zügen für Verbundfahrtscheine ist ebenso anzustreben wie die Freigabe von IC/EC-Zügen für Einzelfahrtscheine des Verbundes. Sofern hier keine generelle Regelung zu treffen ist, sollte die Freigabe zumindest für bestimmte Fahrten erreicht werden, bei denen aufgrund von Trassenbelegung oder anderen Gründen ein ausreichendes Bedienungsangebot bzw. eine akzeptable Anschlussgestaltung im Nahverkehr nicht hergestellt werden kann.

### D4 Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsräumen

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

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

Weitere Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsregionen sind derzeit nicht realisiert.

### D5 Analyse der aktuellen Tarifgestaltung

Der Verbundtarif Region Braunschweig deckt das Fahrtscheinsortiment für die Binnenverkehre in der Region Braunschweig ab. Mit dem Verbundtarif ist die Tarifgestaltung innerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gut geregelt. Der Verbundtarif ist gut angenommen und erfreut sich nach wie vor großer Akzeptanz. Das Tarifsystem wird aufgrund seiner Verständlichkeit und Übersichtlichkeit auch im bundesweiten Vergleich stets mit Bestnoten beurteilt. Ein akuter Handlungsbedarf besteht somit nicht. Detailveränderungen im Fahrtscheinsortiment oder der Zielgruppenabdeckung gehören zum normalen Tagesgeschäft und werden von der Verbundgesellschaft wahrgenommen.



Für Verkehre aus dem Zweckverbandsgebiet in andere Verkehrsregionen (bzw. umgekehrt) stellt der Tarif der DB sicher, dass auch für verbundübergreifende Relationen immer ein tarifliches Angebot vorliegt. Mit den Anerkennungsregelungen unter D3 ist darüber hinaus gewährleistet, dass für eine Vielzahl der Fahrgäste auch die Weiterfahrt mit dem ÖPNV vor Ort ohne Lösen eines weiteren Fahrscheins sichergestellt ist.

Dennoch gibt es noch Zielgruppen, für die eine durchgehende Wegekette bei Umstieg in verschiedene Verkehrsunternehmen mit nur einem Fahrschein im **Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr** nicht realisiert werden kann. Probleme bestehen insbesondere für folgende Konstellationen:

#### **Fahrten mit DB-Einzelfahrschein über kürzere Distanzen.**

Hier lohnt sich oft der Kauf eines Niedersachsen-Tickets preislich nicht bzw. dieses hat keine Relevanz (z.B. bei Fahrten von/nach Sachsen-Anhalt). Die „normale“ DB-Fahrkarte berechtigt nicht zur Nutzung anderer Verkehrsunternehmen am Abfahrts- bzw. Zielort.

#### **Fahrten mit Streckenzeitkarten der DB**

Auch Streckenzeitkarten der DB berechtigen nicht zur Nutzung anderer Verkehrsunternehmen am Abfahrts- oder Zielort. Bei Fahrten zwischen dem VRB und dem GVH besteht bei Nutzung des Nahverkehrs auf den Kursbuchstrecken 300 und 310 allerdings alternativ die Möglichkeit, sich jeweils eine Zeitkarte beider Verbünde zu kaufen und diese dann im „klip-klap“-Verfahren zu nutzen.

#### **Gelegentliche Fahrten zwischen GVH und VRB in den jeweils anderen Verbundraum, wenn für den einen Verbund bereits eine Netzkarte vorhanden ist.**

Hier tritt ein besonderes Problem auf, wenn ein Kunde bereits über eine Netzkarte für einen der beiden Verbundräume verfügt (z.B. Zeitkarte oder Tageskarte der höchsten Preisstufe, U21-Karte, Kombikarten für Messen, Sport- oder Kulturveranstaltungen). In diesem Fall besteht zumindest in eine Fahrtrichtung keine Möglichkeit, einen Verbundfahrschein des jeweils anderen Verbundes zu nutzen, da Verbundfahrschein nur innerhalb des jeweiligen Verbundraumes gekauft werden können und auch im Zug keine Kauf- oder Entwertungsmöglichkeit besteht. Hier ist es dem Kunden nur schwer zu vermitteln, warum er sich einen DB-Fahrschein kaufen soll, obwohl er zumindest für eine Teilstrecke bereits einen gültigen Fahrschein hat.

Dieses Problem könnte theoretisch auch für Fahrten zwischen VRB und VSN gelten, ist dort in der Praxis jedoch noch nicht bekannt geworden.

## D6 Zukünftige Tarifgestaltung im Übergang zu benachbarten Verkehrsräumen

Da Mobilitätsbeziehungen nicht an den Verbandsgrenzen enden kann es sinnvoll sein, mit benachbarten Verkehrsregionen über die bestehenden Regelungen hinaus weitere Übergangstarife für grenzüberschreitende Verkehre zu schaffen. Welche Maßnahmen hierfür geeignet sind ist im Einzelfall für jede Nachbarregion zu prüfen. Die möglichen Maßnahmen umfassen Änderungen organisatorischer (z. B. Fahrscheinverkauf; Vertriebswege), struktureller (z. B. Schaffung von gemeinsamen „Grenzbahnhöfen“ wie in Hämelerwald oder Dedenhausen im Übergang zum GVH) oder tariflicher Art (z. B. Vereinheitlichung von Tarifbestimmungen, Schaffung von Übergangs- oder Gemeinschaftstarifen).

Im Rahmen der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen soll die Einführung eines im ganzen Metropolregionraum geltenden „Metropolitickets“ angestrebt werden.

### D6.1 Übergang zur Region Hannover

Dem tariflichen Übergang zur Region Hannover kommt aufgrund der starken verkehrlichen Verflechtung zwischen den beiden größten niedersächsischen Ballungsräumen eine besondere Bedeutung zu. Eine vollständige Tarifkooperation für den verbundübergreifenden Verkehr, die eine Nutzung beider Verbünde (VRB und GVH) mit nur einem Fahrschein ermöglicht, ist aus Sicht des Zweckverbandes Großraum Braunschweig weiterhin anzustreben. Da nicht zuletzt vor dem Hintergrund sinkender öffentlicher Finanzmittel für den Nahverkehr (z. B. Regionalisierungsmittel, §45a PBefG; GVFG-Zuschüsse) die Realisierung eines solchen Übergangstarifes aus finanziellen Gründen fraglich ist, sollte zumindest im Rahmen von Einzelmaßnahmen versucht werden, die unter D5 dargestellten Probleme zu minimieren.

Ferner wäre zu prüfen, ob eine Integration der Buszubringerverkehre nach Peine in den GVH-Regionaltarif realisiert werden könnte.

Die übergreifenden Verkehrsbeziehungen laufen überwiegend über die Kursbuchstrecken 300 (Wolfsburg – Gifhorn – Hannover) und 310 (Braunschweig – Peine – Hannover), aber auch über die Kursbuchstrecke 320 (Goslar – Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim – Hannover). Hier ergibt sich das Problem, dass die direkten Fahrten aus dem Harz Richtung Hannover durch den Landkreis Hildesheim führen, der weder zum VRB noch zum GVH Tarifgebiet gehört. Aus diesem Grunde wäre für einen vollständigen Übergangstarif zur Region Hannover auch eine Tarifkooperation mit dem Landkreis Hildesheim erforderlich (siehe D6.2).

### D6.2 Übergang zum Landkreis Hildesheim

Übergreifende Verkehrsbeziehungen zum Landkreis Hildesheim existieren aus dem Landkreis Peine, dem Bereich Salzgitter, dem Bereich der Samtgemeinde Baddeckenstedt sowie im Raum Seesen – Rhüden – Bockenem. Obwohl die Verkehrsverflechtungen zum Landkreis Hildesheim nicht besonders stark ausgeprägt sind, empfiehlt sich aufgrund der Thematik „Übergang zur Region Hannover“ eine enge tarifliche Kooperation.

In den vergangenen Jahren gab es intensive Bestrebungen seitens des Zweckverbandes und des Landkreises Hildesheim zu einer engen Tarifkooperation bis hin zu einer Einbeziehung des Landkreises Hildesheim in den VRB. Die Vorarbeiten hierfür waren bereits weit vorangebracht. Seitens der im Landkreis Hildesheim operierenden Verkehrsunternehmen wurde nunmehr allerdings geäußert, dass sie für den dortigen Verkehrsraum keinen Verbund auf Basis des VRB-Tarifs wünschen.

Die Unternehmen sind nun gefordert, ggf. Alternativvorschläge zu unterbreiten. Ob und wann es im Landkreis Hildesheim einen Tarifverbund geben wird und in welcher Form dann ggf. Übergangsregelungen getroffen werden können bleibt abzuwarten.

### Übergang zum Landkreis Osterode (Harz) / Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN)

D6.3

Es sollte angestrebt werden, den für die Landkreise Goslar und Osterode (Harz) bestehenden Übergangstarif „Harz“ durch eine Integration des SPNV zu erweitern, damit eine einheitliche Tarifierung für den gesamten ÖPNV im Westharz erreicht werden kann. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob ein weitergehender Übergangstarif zwischen dem VRB und dem VSN sinnvoll und notwendig ist.

### Übergang nach Sachsen-Anhalt

D6.4

Übergreifende Verkehrsbeziehungen in nennenswertem Umfang gibt es im Bereich des Harzes (Landkreise Goslar und Harz) sowie auf der Strecke Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg und ggf. noch auf der Strecke Wolfsburg – Oebisfelde. Es ist zu prüfen, ob ein Übergangstarif oder eine anderweitige Form der Tarifkooperation für diese Bereiche sinnvoll und notwendig ist. Für die übrigen Nachbarregionen in Sachsen-Anhalt wird aufgrund der geringen verkehrlichen Verflechtungen derzeit kein Handlungsbedarf für Maßnahmen tariflicher Art gesehen.



**D6.5****Übergang zu den Landkreisen Celle und Uelzen**

Aufgrund der äußerst geringen verkehrlichen Verflechtungen im ÖPNV zwischen der Region Braunschweig und den Landkreisen Celle und Uelzen wird derzeit kein Handlungsbedarf für Maßnahmen tariflicher Art gesehen. Nach Einführung der RegioStadtBahn ist ggf. zu prüfen, ob für den Abschnitt Wittingen – Uelzen besondere tarifliche Maßnahmen erforderlich sind.

Für alle Maßnahmen im Übergang zu benachbarten Verkehrsräumen gilt, dass Regelungen konzeptioneller, organisatorischer oder finanzieller Art nicht im alleinigen Ermessen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig liegen. Lösungen können nur gemeinsam und einvernehmlich mit der Verbundgesellschaft Region Braunschweig sowie mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bzw. Verbänden der benachbarten Regionen getroffen werden.



**A Ausgangslage und Aufstellungsverfahren**

**B Bestand und Analyse**

**C Ziele und Maßnahmen**

**D Tarife**

**E Kosten- und Finanzierungsübersicht**



**E** **Kosten- und Finanzierungsübersicht**

Im Nahverkehrsplan ist der Finanzbedarf für Investitionen und für Betriebskostendefizite im Schienenpersonennahverkehr sowie im sonstigen Personennahverkehr darzustellen. Der Nahverkehrsplan soll auch erkennbar machen, wie der Finanzbedarf für Investitionen und Betriebskostendefizite gedeckt werden soll (§ 6 Abs 1 NNVG).

**E1** **SPNV-Betrieb**

Die Kosten, die durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entstehen, sind allein durch Fahrgeldeinnahmen nicht zu erwirtschaften. Defizite müssen daher durch Zuschüsse der SPNV-Aufgabenträger ausgeglichen werden. Eine Finanzierung über die Verbandsumlage erfolgt nicht. Dem Zweckverband Großraum Braunschweig stehen dafür ausschließlich Mittel zur Verfügung, die ihm vom Land Niedersachsen aus den Zuweisungen des Bundes bereit gestellt werden. Die Zuweisungen des Bundes an das Land Niedersachsen erfolgen nach den Bestimmungen im Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG). Das Land Niedersachsen regelt die Verteilung dieser Regionalisierungsmittel im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG). Beide Gesetze sollen noch im Jahr 2007 verändert werden. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 25.05.2007 (Drucksache BR 357/07) für ein „Zweites Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“ und der Gesetzentwurf der Niedersächsischen Landesregierung vom 26.06.2007 (Drucksache NLT 15/3889) für ein „Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes“ bilden die Grundlage der nachfolgenden Ausführungen.

Das Regionalisierungsgesetz wurde bereits im Jahr 2006 durch das Haushaltsbegleitgesetz 2006 des Bundes in wesentlichen Teilen geändert. Die frühere Unterscheidung der Regionalisierungsmittel nach § 8 (1) und § 8 (2) RegG ist bereits zum 01.01.2006 entfallen. Zeitgleich wurden die Regionalisierungsmittel im Vergleich zur vorigen Fassung des Regionalisierungsgesetzes deutlich reduziert.

In der folgenden Tabelle E1/1 ist die Höhe der Regionalisierungsmittel für das Land Niedersachsen im Zeitraum von 2006 bis 2012 nach dem vorliegenden Entwurf der Bundesregierung (RegG neu) dargestellt. Weiter ermöglicht die Tabelle E1/1 einen Vergleich zwischen der Situation vor dem Haushaltsbegleitgesetz des Bundes im Jahr 2006 (RegG alt) mit der Situation nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung (RegG neu).

## Regionalisierungsmittel für Niedersachsen bis 2012

Tabelle  
E1/1

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>RegG alt</b>							
§ 8 (1) RegG	396.100.878 €	402.042.391 €	408.073.027 €	414.194.122 €	420.407.034 €	426.713.140 €	433.113.837 €
§ 8 (2) RegG	219.028.416 €	222.313.842 €	225.648.550 €	229.033.278 €	232.468.777 €	235.955.809 €	239.495.146 €
<b>Summe</b>	<b>615.129.294 €</b>	<b>624.356.233 €</b>	<b>633.721.577 €</b>	<b>643.227.400 €</b>	<b>652.875.811 €</b>	<b>662.668.949 €</b>	<b>672.608.983 €</b>
<b>RegG neu</b>							
§ 8 RegG	605.861.290 €	576.380.410 €	573.382.500 €	581.981.090 €	590.717.120 €	599.573.410 €	608.567.140 €
<b>Veränderungen</b>							
neu - alt (in €)	-9.268.004 €	-47.975.823 €	-60.339.077 €	-61.246.310 €	-62.158.691 €	-63.095.539 €	-64.041.843 €
kumuliert (in €)	-9.268.004 €	-57.243.827 €	-117.582.904 €	-178.829.214 €	-240.987.905 €	-304.083.444 €	-368.125.287 €
neu - alt (in %)	-1,50668 %	-7,68405 %	-9,52139 %	-9,52172 %	-9,52075 %	-9,52143 %	-9,52141 %
zum Vorjahr (in %)	-0,02928 %	-4,86595 %	-0,52013 %	1,49963 %	1,50108 %	1,49924 %	1,50002 %

Obwohl nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung ab dem Jahr 2009 die Regionalisierungsmittel mit jährlich rund 1,5 Prozent wieder dynamisiert werden sollen, bleibt es gegenüber der Regelung vor 2006 bei einer Kürzung der Regionalisierungsmittel für Niedersachsen im Umfang von 240 Mio. € im Zeitraum zwischen 2006 und 2010 bzw. von 368 Mio. € im Zeitraum zwischen 2006 und 2012.

Nach dem Gesetzentwurf der Niedersächsischen Landesregierung soll das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz künftig keine absoluten, sondern nur noch relative Werte für die Verteilung der Regionalisierungsmittel im Land Niedersachsen enthalten. Eine Ausnahme hiervon würde die Zuweisung der Verwaltungspauschale an die niedersächsischen Aufgabenträger bilden.

Aus der folgenden Tabelle E1/2 wird ersichtlich, welche Finanzmittel der Zweckverband im Zeitraum von 2006 bis 2012 vom Land Niedersachsen nach dem Gesetzentwurf der Landesregierung für den SPNV erhalten soll (RegG neu /NNVG). Weiter ermöglicht die Tabelle E1/2 einen Vergleich zwischen der Situation vor dem Haushaltsbegleitgesetz des Bundes im Jahr 2006 (RegG alt / NNVG) mit der Situation nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung (RegG neu / NNVG).

**Tabelle E1/2 Regionalisierungsmittel für den SPNV im Großraum Braunschweig bis 2012**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>RegG alt/NNVG alt</b>	63.217.665 €	64.165.930 €	65.128.419 €	66.105.345 €	67.096.925 €	68.103.379 €	69.124.930 €
<b>RegG neu/NNVG neu</b>	61.802.829 €	58.807.952 €	58.502.076 €	59.379.388 €	60.270.723 €	61.174.328 €	62.091.956 €
<b>Veränderungen</b>							
Summe SPNV neu - alt (in €)	-1.414.836 €	-5.357.978 €	-6.626.343 €	-6.725.957 €	-6.826.203 €	-6.929.051 €	-7.032.974 €
Summe SPNV kumuliert (in €)	-1.414.836 €	-6.772.814 €	-13.399.157 €	-20.125.114 €	-26.951.317 €	-33.880.368 €	-40.913.342 €
Summe SPNV neu - alt (in %)	-2,23804 %	-8,35019 %	-10,17427 %	-10,17460 %	-10,17364 %	-10,17431 %	-10,17429 %
Summe SPNV zum Vorjahr (in %)	-0,77161 %	-4,84586 %	-0,52013 %	1,49963 %	1,50108 %	1,49924 %	1,50002 %

Hieraus wird deutlich, dass die Regionalisierungsmittel im Großraum Braunschweig um rund 41 Mio. € im Zeitraum 2006 bis 2012 bzw. um über 27 Mio. € im Zeitraum 2008 bis 2012 durch das Haushaltsbegleitgesetz des Bundes im Jahr 2006 gekürzt worden sind.

Ein Risiko für den Zweckverband Großraum Braunschweig in Höhe von jährlich über eine Million Euro wird mit dem Entwurf zum NNVG weiter bestehen bleiben. Grundlage dieses Risikos bilden die im Jahr 2002 im Rahmen der Revision des Regionalisierungsgesetzes vorgenommenen Festlegungen zur Höhe des Grundangebotes im Schienenpersonennahverkehr bei den Niedersächsischen Aufgabenträgern. Sofern das Grundangebot nicht vollständig ausgeschöpft wird, werden die hieraus frei werdenden Regionalisierungsmittel den beiden SPNV-Aufgabenträgern im ländlichen Raum (ZGB und LNVG) jeweils hälftig zugewiesen.

Der Leistungsumfang für ein ausreichendes Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umfasst im Großraum Braunschweig entsprechend Kapitel C2.2.2 insgesamt 7.086.251,96 Zugkilometer. Für dieses Bedienungsangebot wird ein durchschnittlicher Zuschusssatz entsprechend den Ergebnissen der Revision im Jahre 2002 und einer jährlichen Steigerung von 1,5 % angenommen. Im Jahr 2008 ergibt sich hieraus entsprechend Tabelle E1/3 ein Finanzbedarf in Höhe von 77.771.921 EUR.



## Finanzierung des ausreichenden Bedienungsangebotes im SPNV

Tabelle  
E1/3

KBS	Streckenverlauf	Angebot	Fahrten (Mo-So)	Fahrten (Mo-Fr)	Zugkm / Fahrt	Zug- kilometer
115	(Uelzen –) Wittingen – Gifhorn – Braunschweig	2h-Takt (18) + Verstärker (4)	18	4	70,07	530.990,46
115	Gifhorn – Braunschweig	2h-Takt (18)	18		32,13	211.094,10
300	(Hannover –) Gifhorn – Wolfsburg	1h-Takt (36) + Tagesrand (2) + Verstärker (4)	38	4	39,38	585.895,64
301	Braunschweig – Wolfsburg (– Stendal)	1h-Takt (36) + Verstärker (4)	36	4	44,45	628.878,60
301	Wolfsburg (– Magdeburg)	2h-Takt (18)	18		11,95	78.511,50
310	(Hannover –) Peine – Braunschweig	1h-Takt (36) + Tagesrand (6) + Verstärker (12)	42	12	33,28	610.821,12
310	Braunschweig – Helmstedt (– Magdeburg)	1h-Takt (36) + Verstärker (8)	36	8	38,34	581.081,04
312	Braunschweig – Wolfenbüttel – Schöppenstedt	1h-Takt (36) + Verstärker (4)	36	4	29,54	417.931,92
313	(Hildesheim –) Lengede/Broistedt – Braunschweig	1h-Takt (36)	36		21,13	277.648,20
320	(Hannover –) Salzgitter-Ringelheim – Goslar – Bad Harzburg	1h-Takt (36)	36	4	43,05	609.071,40
330	Vienenburg (– Halberstadt)	2h-Takt (18)	18		5,16	33.901,20
330	Bad Harzburg – Vienenburg (– Halberstadt)	2h-Takt (18)	18	4	12,99	98.438,22
352	Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig	1h-Takt (36)	36		22,04	289.605,60
353	Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Bad Harzburg	2h-Takt (18)	18	4	47,30	358.439,40
353	Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg – Goslar	2h-Takt (18) + Verstärker (4)	18	4	52,28	396.177,84
354	Bad Harzburg – Goslar – Seesen (– Kreienzen)	1h-Takt (36)	36		41,11	540.185,40
358	Braunschweig – Salzgitter-Ringelheim – Seesen (– Herzberg)	1h-Takt (36)	36		61,40	806.796,00
358	Braunschweig – Salzgitter-Ringelheim	Verstärker (4)		4	30,54	30.784,32
<b>Summe</b>		<b>Zugkilometer</b>				<b>7.086.251,96</b>
		<b>Finanzbedarf</b>				<b>77.771.921 €</b>

Sofern die oben genannten Regionalisierungsmittel zur Vereinbarung des ausreichenden Bedienungsumfanges nicht ausreichen, werden die bestehenden Verkehrsleistungen entsprechend der folgenden Prioritäten reduziert:

1. Strecken sichern,
2. Wettbewerb forcieren,
3. Mobilität erhalten sowie
4. Vorrang für Pendler, Schüler und Auszubildende.

Für die Jahre 2008 und 2009 wird das Land Niedersachsen dem Zweckverband Großraum Braunschweig den Betrag von jährlich 4.954.196 € zweckgebunden zuweisen. Die Zuweisung des Landes ist an die Umsetzung konkreter Verkehrsleistungen (Tabelle E1/4) gebunden. So sollen zum Fahrplan 2007 vorgenommene Leistungsreduzierungen zurückgenommen und auf beabsichtigte Leistungsreduzierungen zum Fahrplan 2008 verzichtet werden. Die Ausgestaltung der Zweckbindung entspricht den Zielen zum ausreichenden Bedienungsangebot. Aufgrund der befristeten Zuweisung und der damit verbundenen Zweckbindung wurden diese Finanzmittel nicht in die Tabelle E1/2 integriert.

**Tabelle E1/4**

**Zweckbindung der Landeszuweisung für die Jahre 2008 und 2009**

KBS	Pro- dukt	Verbindung		Zweckbindung		Fahrplan	
		von	nach	am	Umfang	2007	2008
300	RE	Meinersen	Wolfsburg	Sa+So	keine Halbierung von Stunden- auf Zwei-Stunden-Takt		x
320	RE	Goslar	Bad Harzburg	TGL	keine Halbierung von Stunden- auf Zwei-Stunden-Takt		x
354	RB	Kreiensen	Bad Harzburg	W(Sa), W, TGL	Erhalt aller Verstärkerleistungen zum Zwei-Stunden-Takt		x
313	RB	Braunschweig	Hildesheim	W(Sa)	Erhalt zweier Zugpaare		x
301	RB	Braunschweig	Wolfsburg	Sa+So	Wiederherstellung eines stündlichen Angebotes	x	
310	RB	Braunschweig	Magdeburg	Sa+So	Wiederherstellung eines stündlichen Angebotes	x	
358	RB	Braunschweig	Salzgitter – Herzberg	Sa+So	Wiederherstellung eines stündlichen Angebotes	x	
313	RB	Hildesheim	Braunschweig	W(Sa), W, TGL	Wiederherstellung mehrere Zugpaare	x	

**E2 Finanzierung RSB**

Der Finanzbedarf für den laufenden Betrieb der RSB wird gedeckt durch die Regionalisierungsmittel, die heute den Verkehr auf den RSB-Strecken aufgewendet werden und zusätzliche Fahrgeldeinnahmen aufgrund erhöhter Fahrgastzahlen.

Hinzu kommt der Effekt, dass in den Regionalnetzen Elbe-Weser-Heide und Harz-Weser durch die im Rahmen des Projektes RegioStadtBahn zusätzlich bestellten Fahrplantrassen der Regionalfaktor sinkt. Mit Regionalfaktoren werden nach dem Trassenpreissystem der DB Netz AG die herkömmlichen Trassenpreise beaufschlagt, um, nach Aussage der DB Netz AG, eine nicht ausreichende Wirtschaftlichkeit der Regionalnetze auszugleichen. Da auch auf den weiter konventionell bedienten Eisenbahnstrecken der Regionalnetze die Kosten sinken, spart der ZGB Finanzmittel ein, die wiederum zur Finanzierung der RSB genutzt werden.

Durch die Modernisierung der Regionalnetze durch das Projekt RegioStadtBahn als auch durch die vertraglich festgelegten Rationalisierungsmaßnahmen im Netz Harz-Weser sinken die Regionalfaktoren weiter bis zu einem Wert von 1,0. Dieser Wert entspricht dann den normalen Trassenpreisen.

Nach den vorliegenden Folgekostenrechnungen und Betriebskostenkalkulationen reichen diese Mittel, um den Betrieb der RegioStadtBahn zu finanzieren.

## Finanzierung ÖPNV

E3

## Finanzbedarf für das bestehende ÖPNV-Angebot

E3.1

Der Linienverkehr mit Kraftomnibussen im Großraum Braunschweig wird von den Verkehrsunternehmen in überwiegendem Umfang eigenwirtschaftlich erbracht. Während die lokalen Verkehre in vollem Umfang eigenwirtschaftlich sind, finanziert der Zweckverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger für den ÖPNV diejenigen Leistungen im regionalen ÖPNV-Netz, die zur Umsetzung des Nahverkehrsplans über das bestehende Angebot hinaus erforderlich sind und von den Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Diese zusätzlichen Verkehrsleistungen sind gemeinwirtschaftlich und werden durch den Zweckverband Großraum Braunschweig auferlegt.

Der erste Nahverkehrsplan trat am 01.01.1998 in Kraft, der zweite am 01.01.2003. Die Regio-Busse wurden seit 1999 stufenweise eingeführt, zunächst von Montag bis Freitag, ab dem Jahr 2001 auch an Wochenenden und Feiertagen. Für die Zeit von 2003 bis 2007 wurden bzw. werden folgende Zahlungen geleistet:

## Finanzbedarf für RegioBusse 2003 – 2007

Tabelle  
E3.1

RegioBusse / Jahr	Mo-Fr / Jahr	Sa / Jahr	So und Feiertag / Jahr	Summe / Jahr
2003	2.613.098 €	357.723 €	412.756 €	3.383.577 €
2004	2.666.815 €	349.447 €	410.009 €	3.426.271 €
2005	2.598.807 €	349.279 €	405.874 €	3.353.960 €
2006	2.578.712 €	358.543 €	413.357 €	3.350.612 €
2007	2.491.299 €	337.211 €	350.007 €	3.178.517 €

Die Beträge für das Jahr 2007 sind Planzahlen. Die Höhe der Zahlungen für das Jahr 2007 kann sich in Abhängigkeit von der tatsächlichen Leistung noch ändern.

Seit 2006 werden als Folge der Reform des Einnahmen-Aufteilungsvertrages (EAV) im Rahmen der Verbundgesellschaft Region Braunschweig die Einnahmen auf den auferlegten Fahrten erhoben und einbehalten.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen regionalen Busleistungen erfolgt über die Verbandsumlage.

**E3.2 Finanzbedarf für das künftige ÖPNV-Angebot**

Der künftige Finanzbedarf für das regionale Busnetz ergibt sich aus dem Weiterbetrieb der bisher eingeführten RegioBus-Linien bzw. aus der Weiterentwicklung der Linien. Änderungen des bestehenden Angebots können Auswirkungen auf die Höhe der Zahlungen haben. Die Zahlungsbeträge werden jährlich fortgeschrieben, und zwar in Abhängigkeit von der Entwicklung der Tariflöhne und der allgemeinen Preisentwicklung. Zur Abschätzung der künftigen Beträge wird ein Fortschreibungssatz von 3 % angenommen.

**Tabelle E3.2**

**Finanzbedarf für RegioBusse 2008 – 2012**

RegioBusse / Jahr	Mo-Fr / Jahr	Sa / Jahr	So und Feiertag / Jahr	Summe / Jahr
2008	2.566.038 €	347.327 €	360.507 €	3.273.872 €
2009	2.643.019 €	357.747 €	371.322 €	3.372.088 €
2010	2.722.310 €	368.479 €	382.462 €	3.473.251 €
2011	2.803.979 €	379.533 €	393.936 €	3.577.448 €
2012	2.888.098 €	390.919 €	405.754 €	3.684.771 €

Auch in den Jahren 2008 bis 2012 werden als Folge der Reform des EAV der Verbundgesellschaft Region Braunschweig die Einnahmen auf den auferlegten Fahrten erhoben und einbehalten.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen regionalen Busleistungen erfolgt über die Verbandsumlage. Dabei wird angestrebt, dass die Aufwendungen für die RegioBusse und den Verbundtarif auf 5 Mio. Euro begrenzt werden.

**E4 Finanzbedarf für den Verbundtarif**

**E4.1 Künftiger Finanzbedarf für den Verbundtarif**

Nach der Reform der Verbundverträge im Jahr 2005 sichert der Zweckverband den Verbundunternehmen keine Mindesteinnahmen mehr zu. Gemäß § 8 des Kooperationsvertrages leistet der Zweckverband jedoch für die Jahre 2005 – 2009 einen Zuschuss, der degressiv gestaffelt ist. Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans fallen noch folgende Zuschusszahlungen an:

- 2008: 400.000 €
- 2009: 100.000 €

Ab dem Jahr 2010 wird kein Zuschuss mehr durch den Zweckverband geleistet.

Der Eigenaufwand der Verbundgesellschaft besteht aus den Kosten für die einzelnen Arbeitspakete, die von Verbundpartnern für den Verbund wahrgenommen werden sowie aus dem Marketingbudget des Verbundes. Hinzu kommen noch Kosten für Jahresabschluss, Wirtschaftsprüfer etc. Der Anteil des Zweckverbandes am Eigenaufwand der Verbundgesellschaft beträgt 25,1 %.

Unter der Maßgabe, dass Inhalt und Umfang der Aufgaben der Verbundgesellschaft während der Laufzeit des Nahverkehrsplans unverändert bleiben und auch künftig Verbundmarketing in bisherigem Umfang betrieben wird, sind gemäß mittelfristiger Vorschau der Verbundgesellschaft ca. 50.000 € jährlich als Aufwendungen des Zweckverbandes für die Verbundgesellschaft zu erwarten.

### **Künftiger Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife**

**E4.2**

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 Gewährträger berücksichtigen. Die Ausgleichslast ist dabei zwischen dem Zweckverband Großraum Braunschweig und den jeweils beteiligten Nachbarregionen aufzuteilen.

Die Erfahrungen sowohl aus dem „Peine-Tarif“ wie auch aus dem Verbundtarif Region Braunschweig zeigen, dass die Übernahme eines finanziellen Risikos sich langfristig auszahlt, da bei einer wirtschaftlich verträglichen und kundenfreundlichen Tarifgestaltung der Defizitbetrag aufgrund steigender Fahrgastzahlen kontinuierlich abnimmt und gleichzeitig der ÖPNV insgesamt attraktiver wird.

Eine Aussage über den künftigen Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife kann an dieser Stelle nicht getroffen werden. Die Entscheidung hierüber wird fallweise einer gesonderten Beschlussfassung in den Gremien des Zweckverbandes unterliegen.

### **Künftiger Finanzbedarf für werbende Fahrgastinformation**

**E5**

Für die in Kapitel C9.4 vorgestellte werbende Fahrgastinformation des Zweckverbandes sind jährlich 150.000 Euro erforderlich.

**E6** **Investitionsplan**

**E6.1** **Investitionen im konventionellen SPNV**

**E6.1.1** **Strecken**

Planung, Bau und Betrieb von Strecken des SPNV erfolgen durch die DB Netz AG. Finanziert werden die Investitionen vorwiegend durch Finanzmittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz. Das Projekt RSB wird gesondert behandelt und finanziert.

**E6.1.2** **Stationen des SPNV**

Planung, Bau und Betrieb von Stationen des SPNV erfolgen durch die DB Station & Service AG. Finanziert wird der Neubau von Stationen über Dritte. Der ZGB hat in der Vergangenheit Finanzierungsanteile übernommen.

Das Projekt RSB wird gesondert behandelt und finanziert.

**E6.1.3** **Fahrzeuge**

Fahrzeuge werden durch das jeweilige Verkehrsunternehmen bereitgestellt. Der ZGB ist an Fahrzeuginvestitionen nicht beteiligt. Die Beschaffung neuer Fahrzeuge kann im SPNV vom Land Niedersachsen gefördert werden. Anträge können die Verkehrsunternehmen beim Land Niedersachsen einreichen.

**E6.2** **Investitionen RegioStadtBahn**

**E6.2.1** **Gesamtkosten**

Das Projekt RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig wurde im Rahmen der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs bewertet. Der volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Quotient erreichte für den zu Grunde gelegten aktualisierten Planfall 4 einen Wert von 1,3. Die für den Nutzen-Kosten-Vergleich notwendigen Kosten wurden mit der Genauigkeit einer Entwurfsplanung mit dem Preisstand Mai 2007 als Netto-Preise angegeben.

Die Gesamtkosten mit Preisstand Mai 2007 wurden mit 229,8 Mio. € ermittelt; davon sind voraussichtlich 197,1 Mio. € zuwendungsfähige Kosten und 32,7 Mio. € nicht zuwendungsfähige Kosten.

Die zuwendungsfähigen Kosten werden durch das GVFG-Bundesprogramm zu 60 % gefördert. Hinzu kommt eine Förderung in Höhe von 22,5 % durch das ÖPNV-Programm des Landes Niedersachsen.

Im Großraum Braunschweig übernehmen die betroffenen Gebietskörperschaften einen 10 %-Anteil für RSB-Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich (Landkreise und kreisfreie Städte für Streckenmaßnahmen, kreisfreie Städte, kreisangehörige Städte und Gemeinden für Bahnsteigmaßnahmen). Der Zweckverband Großraum Braunschweig übernimmt 7,5 % der förderfähigen Investitionskosten. Die nicht zuwendungsfähigen Kosten (wie z. B. Planungskosten) übernehmen für Bahnsteiganlagen die betreffenden kreisfreien Städte, kreisangehörigen Städte und Gemeinden und für Streckenmaßnahmen der Zweckverband Großraum Braunschweig.

Die Kostentragung im Abschnitt Wittingen – Uelzen regelt der Aufgabenträger Landesnahverkehrsgesellschaft in eigener Zuständigkeit.

Die Aufteilung der Kosten in zuwendungsfähige und nicht zuwendungsfähige Kosten ergibt folgendes Bild:

Zuwendungsfähige Kosten	197,1 Mio. €
Nicht zuwendungsfähige Kosten	32,7 Mio. €
<b>Summe</b>	<b>229,8 Mio. €</b>

Die Aufteilung der zuwendungsfähigen Kosten ergibt folgendes Bild:

Anteil Bund	60,0 %	118,3 Mio. €
Anteil Land Niedersachsen	22,5 %	44,3 Mio. €
Kommunaler Eigenanteil	17,5 %	34,5 Mio. €
<b>Summe</b>	<b>100,0 %</b>	<b>197,1 Mio. €</b>

Für den Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig wurde der kommunale Eigenanteil der Landkreise, Städte und Gemeinden entsprechend der o. g. Aufteilung durch den Abschluss der Finanzierungsrahmenverträge am 22.12.2005 zugesagt. Der Zweckverband Großraum Braunschweig hat seinen Anteil durch Beschluss der Verbandsversammlung vom 12.05.2005 zugesagt und durch Beschluss der Verbandsversammlung vom 05.07.2007 bestätigt.

**E6.2.2** **Infrastruktur Eisenbahnstrecken**

Die Baukosten mit Stand Mai 2007 der Um- und Ausbaumaßnahmen im Eisenbahnbereich (siehe Kapitel C5.2.2) werden an dieser Stelle aufgedgliedert nach betroffenen Gebietskörperschaften aufgeführt. In der Übersicht wird davon ausgegangen, dass diese Kosten zu 100% zuwendungsfähig sind. Von diesen Kosten übernehmen die Gebietskörperschaften nach dem o. g. Aufteilungsschlüssel 10%.

Gebietskörperschaft	Baukosten	Anteil Gebietskörperschaft
Stadt Braunschweig	33,7 Mio. €	3,37 Mio. €
Landkreis Gifhorn	47,2 Mio. €	4,72 Mio. €
Landkreis Goslar	1,4 Mio. €	0,14 Mio. €
Stadt Salzgitter	1,5 Mio. €	0,15 Mio. €
Landkreis Wolfenbütel	9,6 Mio. €	0,96 Mio. €

Der ZGB übernimmt bei den Um- und Ausbaumaßnahmen im Eisenbahnbereich 7,5 % der zuwendungsfähigen Kosten entsprechend 7,00 Mio. € (Preisstand Mai 2007) und 100 % der nicht zuwendungsfähigen Kosten entsprechend 17,4 Mio. € (Preisstand Mai 2007). Dabei wird davon ausgegangen, dass die Baukosten zu 100 % zuwendungsfähig sind.

**E6.2.3** **Infrastruktur Stadtbahnstrecken**

Die Baukosten mit Stand Mai 2007 der Um- und Ausbaumaßnahmen im Stadtbahnbereich der Städte Braunschweig und Salzgitter werden im Folgenden aufgeführt. Sie umfassen sowohl den Streckenausbau (siehe Kapitel C5.2.3) als auch den Haltestellenausbau (siehe Kapitel C6.2.3). In der Übersicht wird davon ausgegangen, dass diese Kosten zu 100 % zuwendungsfähig sind. Von diesen Kosten übernehmen die Gebietskörperschaften nach dem o. g. Aufteilungsschlüssel 10 %.

Gebietskörperschaft	Baukosten	Anteil Gebietskörperschaft
Stadt Braunschweig	45,9 Mio. €	4,59 Mio. €
Stadt Salzgitter	30,7 Mio. €	3,07 Mio. €

Der ZGB übernimmt bei den Um- und Ausbaumaßnahmen im Stadtbahnbereich 7,5 % der zuwendungsfähigen Kosten entsprechend 5,75 Mio. € (Preisstand Mai 2007) und 100 % der nicht zuwendungsfähigen Kosten entsprechend 10,6 Mio. € (Preisstand Mai 2007). Dabei wird davon ausgegangen, dass die Baukosten zu 100% zuwendungsfähig sind.



## Infrastruktur RSB-Stationen

E6.2.4

Die Baukosten mit Stand Mai 2007 der Neu- und Umbaumaßnahmen an RSB-Stationen (siehe Kapitel C6.2.2) sind an dieser Stelle aufgegliedert nach betroffenen Gebietskörperschaften aufgeführt. In der Übersicht wird davon ausgegangen, dass diese Kosten zu 100 % zuwendungsfähig sind. Von diesen Kosten übernehmen die Gebietskörperschaften nach dem o. g. Aufteilungsschlüssel 10 %. Die nicht zuwendungsfähigen Kosten werden nach dem o. g. Aufteilungsschlüssel zu 100 % übernommen.

Der ZGB übernimmt bei den Neu- und Umbaumaßnahmen an Eisenbahnstationen 7,5 % der zuwendungsfähigen Kosten entsprechend 1,67 Mio. € (Preisstand Mai 2007). Dabei wird davon ausgegangen, dass die Baukosten zu 100 % zuwendungsfähig sind. Die Baukosten mit Stand Mai 2007 sind in der Tabelle E6.2.4 dargestellt.

## Fahrzeuge

E6.2.5

Für die RSB, 1. Ausbaustufe, werden 29 Fahrzeuge erforderlich. Die Fahrzeuge werden vom beauftragten Verkehrsunternehmen beschafft. Die Kosten eines Fahrzeuges werden hier mit 3,5 Mio. € angesetzt. Die Fahrzeuge werden durch das Land Niedersachsen zu 50 % gefördert. Eine Förderung durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erfolgt nicht. Die verbleibenden Kosten sind vom Betreiber abzudecken.

Fahrzeugkosten und -förderung		
Anzahl Fahrzeuge	50 % Landesförderung	50 % Betreiber
29	50,75 Mio. €	50,75 Mio. €

**Tabelle E6.2.4**

**Baukosten der Infrastruktur an RSB-Stationen (Stand Mai 2007)**

Gebietskörperschaft	Baukosten	Anteil Gebietskörperschaft zuwendungsfähige Kosten (10 %)	Anteil Gebietskörperschaft nicht zuwendungsfähige Kosten (100 %)
<b>Stadt Braunschweig</b>			
Stadt Braunschweig	6,25 Mio. €	0,625 Mio. €	1,239 Mio. €
<b>Stadt Salzgitter</b>			
Stadt Salzgitter	2,05 Mio. €	0,205 Mio. €	0,344 Mio. €
<b>Landkreis Gifhorn</b>			
Stadt Gifhorn	3,20 Mio. €	0,320 Mio. €	0,579 Mio. €
Gem. Isenbüttel	0,64 Mio. €	0,064 Mio. €	0,105 Mio. €
Gem. Meine	1,44 Mio. €	0,144 Mio. €	0,239 Mio. €
Gem. Rötgesbüttel	0,48 Mio. €	0,048 Mio. €	0,089 Mio. €
Gem. Sassenburg	1,02 Mio. €	0,102 Mio. €	0,167 Mio. €
Gem. Schönewörde	0,38 Mio. €	0,038 Mio. €	0,063 Mio. €
Gem. Wahrenholz	0,79 Mio. €	0,079 Mio. €	0,129 Mio. €
Stadt Wittingen	1,53 Mio. €	0,153 Mio. €	0,254 Mio. €
<b>Landkreis Goslar</b>			
Stadt Goslar	1,08 Mio. €	0,108 Mio. €	0,181 Mio. €
Stadt Bad Harzburg	0,19 Mio. €	0,019 Mio. €	0,033 Mio. €
Stadt Vienenburg	0,31 Mio. €	0,031 Mio. €	0,053 Mio. €
<b>Landkreis Wolfenbüttel</b>			
Gem. Börßum	0,56 Mio. €	0,056 Mio. €	0,095 Mio. €
Gem. Dettum	0,41 Mio. €	0,041 Mio. €	0,067 Mio. €
Stadt Schöppenstedt	0,41 Mio. €	0,041 Mio. €	0,067 Mio. €
Stadt Wolfenbüttel	1,44 Mio. €	0,144 Mio. €	0,236 Mio. €

**E6.2.6 Betriebshof**

Zur Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge ist ein Betriebshof erforderlich. Der Betriebshof wird vom beauftragten Verkehrsunternehmen erstellt und betrieben. Die Gesamtkosten werden hier mit 15,5 Mio. € angesetzt. Die zuwendungsfähigen Kosten werden vom Land Niedersachsen zu 75 % gefördert. Eine Förderung durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erfolgt nicht. Die verbleibenden Kosten und die nicht zuwendungsfähigen Kosten sind vom Betreiber abzudecken.

<b>Kosten Betriebshof und -förderung</b>		
zuwendungsfähige Kosten	zuwendungsfähige Kosten	nicht zuwendungsfähige Kosten
75 % Landesförderung	25 % Betreiber	100 % Betreiber
10,5 Mio. €	3,5 Mio. €	1,5 Mio. €

## Investitionen Stadtbahn

E6.3

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

## Investitionen im straßengebundenen ÖPNV

E6.4

### Haltestellen

E6.4.1

Fördermittel für den Ausbau von ÖPNV-Haltestellen stehen nur noch für Maßnahmen, deren Gesamtkosten 35.000 € übersteigen, zur Verfügung. Für geplante Maßnahmen kann ein Antrag auf Förderung nach dem GVFG mit den erforderlichen Unterlagen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen gestellt werden. Die Anträge müssen bei der LNVG zum 31. Mai jedes Jahres für das Folgejahr gestellt werden. Zu den erforderlichen Planungsunterlagen sind auch die Stellungnahmen eines Behindertenverbandes und des Aufgabenträgers beizufügen. Die Maßnahmen, die in Tabelle C6.4/1 dargestellt sind, sind soweit von den Kommunen angegeben bereits mit den voraussichtlichen Investitionskosten versehen.

### Busse

E6.4.2

Die Neubeschaffungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Es gibt zurzeit keine Programme des Landes Niedersachsen zur Förderung von Busbeschaffungen.

### Betriebshöfe

E6.4.3

Die Betriebshöfe im Busbereich werden von den einzelnen Verkehrsunternehmen erstellt und unterhalten. Für den Bau kann eine Förderung durch das Land Niedersachsen beantragt werden. Eine Förderung durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erfolgt nicht.

**Tabelle  
E6.4.3**

**Betriebshöfe Busbereich**

Verkehrsunternehmen	Betriebshofplanungen
KVG	Erweiterung der Abstellhallen in Wolfenbüttel (350.000 €) und Helmstedt (350.000 €).
	Einrichtung einer Verkehrsmanagementzentrale in Salzgitter-Lebenstedt (350.000 €)
	Neu- und Erweiterungsbau Braunlage (500.000 €).
	Modernisierung und Ergänzungsbau des Betriebshofs Salzgitter-Lebenstedt (15 Mio. €)
Pülm	Erweiterung des Verwaltungsgebäudes
RBS	Erweiterung oder Neubau des Betriebshofs in Wolfenbüttel (2008/2009)
VB Bachstein	Neu-/Umbau des Betriebshofs in Wolfsburg-Vorsfelde (1,25 Mio. €)
VLG	Erweiterung der Omnibusabstellhalle (2009)

**E6.4.4 Bevorrechtigung ÖPNV**

Die Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn plant eine Busbeschleunigung an 18 Lichtsignalanlagen (LSA) im Bereich ihres Verkehrsgebietes. Die Kosten für dieses Projekt betragen 520.000 €. Es kann eine Förderung beim Land Niedersachsen beantragt werden. Eine Förderung durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erfolgt nicht.

**E6.4.5 Fahrgastinformation**

Die Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig mbH plant eine dynamische Fahrgastinformation an den stark nachgefragten Haltestellen sowie an den Umsteigehaltestellen mit der Regio-StadtBahn. Die Kosten werden mit 500.000 € geschätzt. Zusätzlich ist die Ausstattung aller Busse mit einer automatischen Haltestellenansage in Planung. Hierfür werden die Kosten mit 90.000 € angegeben.

Die Regionalbus Braunschweig GmbH plant die Einführung eines „Rechnergestützten Betriebsleitsystems für die Fläche (Regio-RBL)“. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf ca. 2,5 Mio. €.

**E6.5 Investitionen zur Verknüpfung ÖPNV/IV**

Die Anlage von P+R und B+R Plätzen wird durch das Land Niedersachsen gefördert. Für geplante Maßnahmen kann ein Antrag auf Förderung nach dem GVFG mit den erforderlichen Unterlagen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen gestellt werden. Die Anträge müssen bei der LNVG zum 31. Mai jedes Jahres für das Folgejahr gestellt werden. Zu den erforderlichen Planungsunterlagen sind auch die Stellungnahmen eines Behindertenverbandes und des Aufgabenträgers beizufügen. Eine Förderung durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erfolgt nicht.

**Gestaltung:**

Klaxgestaltung, Braunschweig

**Gesamtherstellung:**

sigert Druck- und Medienhaus, Braunschweig

**Bildnachweis:**

Peter Fischer

M.Punkt Wolfsburg

Zweckverband Großraum Braunschweig

**Bild Umschlaginnenseite:**

DB Regio AG, Region Nord, Betrieb Braunschweig

Nachdruck, auch nur auszugsweise, nur mit Genehmigung  
und Quellenangabe des Herausgebers

Sie finden den Nahverkehrsplan auch im Internet unter:  
[www.zgb.de](http://www.zgb.de) > Nahverkehr > Nahverkehrsplan



Zweckverband  
Großraum  
Braunschweig

[www.zgb.de](http://www.zgb.de)