

*Betreff:***Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2016 - 2020 für den Großraum Braunschweig;
Stellungnahme der Stadt im Beteiligungsverfahren gem. §6 Abs.4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)***Organisationseinheit:*Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

02.07.2015

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)

Sitzungstermin

08.07.2015

Status

Ö

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)

14.07.2015

N

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

21.07.2015

Ö

Beschluss:

„Der Stellungnahme der Stadt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan 2016 – 2020 für den Großraum Braunschweig wird zugestimmt.“

Sachverhalt:

1. Vorbemerkungen

1.2 Allgemeines

Als Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (Schienenverkehr und straßengebundener Verkehr) im Sinne des § 4 Abs. 1 des NNVG ist der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) verpflichtet seinen Nahverkehrsplan (NVP) fortzuschreiben. Der vorgelegte NVP hat eine Laufzeit von 2016 – 2020.

Eine Voraussetzung für die Zuwendung von Investitionen aus den dem Land zufließenden Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz ist, dass die entsprechenden Maßnahmen im NVP enthalten sind.

1.3 Gliederung des Nahverkehrsplanes

- A) Leitbild und SPNV-Konzept 2030
- B) Ausgangslage und Aufstellungsverfahren
- C) Planungsgebiet
- D) Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV
- E) Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV
- F) Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV

1.4 Erläuterungen zum Nahverkehrsplan

Mit dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplanes wird vom Aufgabenträger angestrebt, einen Rahmenplan vorzulegen, der die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Gebiet der Nahverkehrsversorgung als Teil der Daseinsvorsorge in den

folgenden 5 Jahren beschreibt und dabei neben der gegenwärtigen Situation auch die finanzielle Leistungskraft der Verbandsmitglieder berücksichtigt. Ziel ist die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für die Bevölkerung.

Das Planungsgebiet umfasst den Bereich des ZGB mit den kreisfreien Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie den Landkreisen Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel.

Der vorliegende Nahverkehrsplan hat Auswirkungen auf die Prüfverfahren 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 beachten.

Die Genehmigungsbehörde hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, soweit er vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen zustande gekommen ist und nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmen führt. Der Nahverkehrsplan ist damit ein wichtiger Belang bei der Abwägungsentscheidung der Genehmigungsbehörde.

2. Stellungnahme der Stadt Braunschweig

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hat der ZGB die Stadt Braunschweig um Stellungnahme gebeten. Ein Entwurf für die Stellungnahme der Stadt ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt.

Leuer

Anlage/n:

Entwurf des Schreibens an den ZGB mit der Stellungnahme der Stadt

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Verkehrsplanung und -management
Bohlweg 30

Zweckverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Straße 2
38122 Braunschweig

Name: Herr Rade

Zimmer: A 3.138

Telefon: 0531/470-3771

Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1

Fax: 0531/470-3549

E-Mail: andreas.rade@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

66.11

Tag

22. Juli 2015

Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2016 – 2020 für den Großraum Braunschweig; Stellungnahme der Stadt Braunschweig im Beteiligungsverfahren gem. § 6 Abs. 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 21.07.2015 zum Entwurf des Nahverkehrsplanes
(Stand: 08.05.2015) wie folgt Stellung genommen:

Stellungnahme der Stadt Braunschweig zum Nahverkehrsplan 2016

Diese Stellungnahme ersetzt nicht ggf. notwendige Beschlüsse der Gremien des ZGB oder der
Stadt Braunschweig zu den einzelnen Inhalten des Nahverkehrsplans und dieser Stellungnahme.

Die verwendeten Strukturdaten beruhen auf Datengrundlagen von 2008. Hier sind grundsätzlich
aktuelle Zahlen – die in alle Kommunen und Landkreisen vorliegen – anzugeben. Die Stadt
Braunschweig wird die aktuellen Daten an den ZGB übersenden.

Der Anhörungsentwurf zum Nahverkehrsplan enthält keine durchgehend einheitliche Ansprache
von Frauen und Männern. Zur gleichberechtigten Ansprache ist nicht nur von „Nutzerinnen und
Nutzern“ und „Bürgerinnen und Bürgern“ sondern auch von „Kundinnen und Kunden“ zu sprechen.
Darüber hinaus wird angeregt, zukünftig auch geschlechterdifferenzierte Aussagen zur Nutzung
Öffentlicher Verkehrsmittel in der Region zu treffen. Frauen und Männer weisen unterschiedliche
Verkehrverhalten und -bedürfnisse auf, aus denen ggf. entsprechende Rückschlüsse gezogen
werden können. Auf den Ergebnissen aufbauend kann beispielsweise ein gezieltes Marketing zur
differenzierten Ansprache von Frauen und Männern erarbeitet werden.

Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des SPNV

Bezug nehmend auf die Ausführungen zu den notwendigen Infrastrukturanpassungen, die im
SPNV-Konzept 2030 zu berücksichtigen sind, soll aus Sicht der Stadt Braunschweig neben Maß-
nahmen an den Strecken Braunschweig – Gifhorn und Braunschweig – Schöppenstedt zusätzlich

der Ausbau der Eisenbahnstrecke SZ-Drütte bis SZ-Lebenstedt mit Ertüchtigung der Ausfädelung aus der Eisenbahnstrecke Braunschweig – SZ-Bad genannt werden. Ziel ist es, zwischen Braunschweig und SZ-Lebenstedt kürzere Fahrzeiten und dichtere Fahrplankontakte zu realisieren.

Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV

Die Ausführungen zum Leitbild sollen wie folgt ergänzt werden:

Oberstes Ziel der Nahverkehrsplanung durch den ZGB muss die Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split in der Region Braunschweig sein, um die Verkehrsbelastung in der Region zu verringern, die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu steigern sowie um die Klimaschutzziele von EU, Bund, Land Niedersachsen, Metropolregion und nicht zuletzt des ZGBs zu erreichen. Der 2010 erhobene ÖV-Anteil von werktags 10% weist im Vergleich mit ähnlich strukturierten Regionen erhebliches Steigerungspotenzial auf. Der Nahverkehrsplan als wichtigstes Planungsinstrument des Aufgabenträgers ZGB muss diese Perspektive und Zielformulierung aufführen und eine deutliche Priorität zur Stärkung des ÖPNV und des Umweltverbundes in der Verkehrsplanung setzen. Dies entspricht auch den Grundsätzen und Zielen des NNVG, wo es in §2 (1) heißt: „Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.“

Für den SPNV ist als Zielformulierung generell zu ergänzen, dass besonders aufkommenstarke Relationen prioritär zu stärken sind, um den größtmöglichen ÖV-Anstieg unter den gegebenen Mitteln (Regionalisierungsmitteln) zu erreichen.

Ergänzend zu den im Anhörungsentwurf getroffenen Aussagen (S. 50) sollen die hohen Verkehrsbedürfnisse zwischen den Oberzentren innerhalb der Region Braunschweig und über die Region hinaus (insbesondere zu den benachbarten Oberzentren und Metropolregionen) gestärkt werden. Mit Angebotsverbesserungen, Anschlusssicherung, Verlässlichkeit des Angebotes, dichteren Takten und kürzere Reisezeiten können zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Den Eisenbahnverbindungen kommt hier die zentrale Bedeutung zu. Ergänzend zur Eisenbahn können regionale Buslinien mit direkten Fahrwegen zwischen den Oberzentren sowie zwischen den Mittelzentren und Oberzentren eingerichtet werden.

Die im Anhörungsentwurf genannte Bereitstellung von Echtzeitinformation wird von Seiten der Stadt Braunschweig sehr begrüßt (S. 52). Die Informationsplattformen sollen bei Störungen auch alternative Fahrangebote unterbreiten. Die entsprechenden Datenschnittstellen der Verkehrsbetriebe sollen die Daten so bereitstellen, dass sie für sämtliche Fahrplan- und Angebot-Apps nutzbar sind.

Die Stadt Braunschweig fordert, als Zielvorstellung die Einrichtung eines ITF-Knotens (integraler Taktfahrplan) am Braunschweiger Hauptbahnhof aufzunehmen. Dies bedeutet abgestimmte Ankunfts- und Abfahrtszeiten aller Fern-, Regional- und lokalen Linien, so dass ohne größere Wartezeiten zwischen allen Linien umgestiegen werden kann. Nur ein ITF-Knoten ermöglicht zu allen Tageszeiten und an allen Wochentagen ein sehr wirtschaftliches und zugleich hoch attraktives Verkehrsangebot für alle Fahrgäste, alle Fahrzwecke und alle Verkehrsmittel.

Im Anhörungsentwurf wird formuliert, dass die Differenzen zwischen Bahnsteighöhen und Fahrzeugfußböden durchgängig einen ungehinderten Einstieg gewährleisten sollen (S. 53). Dieser Anspruch gilt nicht nur für den Eisenbahnverkehr sondern aus Sicht der Stadt Braunschweig auch für die Stadtbahnfahrzeuge und Busse.

Ergänzend zu den Eisenbahnfahrzeugen (S. 53) haben auch die Stadtbahnfahrzeuge der Braunschweiger Verkehrs-GmbH eine Aufstellfläche für Rollstühle, Gehhilfen und Kinderwagen nachzuweisen.

Prüfung von bislang dieselbetriebenen Strecken (S. 16)

Zu ergänzen ist die Prüfung einer Elektrifizierung von Wolfsburg bis Oebisfelde für zukünftige Netzerweiterung des ENNO. Ziel ist u.a. die Kapazitätserweiterung aufgrund der Pendlerverkehre aus Sachsen-Anhalt Richtung Wolfsburg und Braunschweig.

Tarif und Vertrieb

Um die Attraktivität für das ÖPNV-Gesamtsystem beizubehalten bzw. weiter zu steigern ist eine kontinuierliche Anpassung des Tarifs sowie der Vertriebssysteme an die Interessen und die Bedürfnisse der Fahrgäste erforderlich (S. 57). Die Stadt Braunschweig regt an, mittelfristig entfernungsabhängige Tarife anzubieten, die auch Kurzstreckenfahrten zu günstigen Konditionen ermöglichen. Die entsprechenden technischen Voraussetzungen sind dafür zu schaffen.

Regionales ÖPNV-Angebot (S. 59ff)

Langfristig ist zu prüfen, ob in geeigneter Weise die Aufgabenträgerschaft und die Finanzierung des regionalen ÖPNV und des lokalen ÖPNV jeweils in einer Hand zu bündeln sind.

Für die Laufzeit des Nahverkehrsplanes kommen unter den aktuellen Rahmenbedingungen grundsätzlich auch Regionalisierungsmittel für die Finanzierung von RegioBus-Leistungen in Betracht, da die aufkommensstarken Relationen infrastrukturbedingt nicht gleichermaßen mit SPNV-Angeboten bedient werden. RegioBusse, welche (auf Teilstrecken) keine regionale Funktion erfüllen, sind nicht (nur) durch den ZGB, sondern verursachergerecht lokal zu finanzieren. Zu ergänzen ist zwingend, dass im Gegenzug zu einer 100%-Finanzierung regionaler Leistungen durch den ZGB auch die 100%-Finanzierung lokaler ÖPNV-Leistungen durch die Verbandsglieder bzw. Gebietskörperschaften zu erfolgen hat.

Die Stadt Braunschweig empfiehlt, die Mindestbedienungszeiträume für die Bedienungsebenen 1 und 2 der Regionalexpresszüge, Regionalbahnen und RegioBusse freitags und samstags bis 24 Uhr zu erweitern. Dieses Angebot, entsprechend vermarktet, hat für den Freizeitverkehr eine hohe Bedeutung. Kulturelle Angebote (Theater, Konzerte, private Feiern, etc.) werden besonders stark an diesen Abenden nachgefragt. Eine An- und Abreise mit Öffentlichen Verkehrsmitteln wird mit einer Bedienung bis 22 Uhr nicht gewährleistet. Neben der somit ermöglichten Heimreise im gesamten Verbandsgebiet wird auch die Nachfrage im Anreiseverkehr gestärkt.

Ergänzend ist eine Angebotsausweitung der Bedienungsebene 2 sonn- und feiertags, korrespondierend zur Bedienungsebene 1, bis 22 Uhr aus Sicht der Stadt Braunschweig sinnvoll. Nur so werden vollständige Wegeketten mit Bahn und Bus auch im Wochenendverkehr gewährleistet.

Der Halt von RegioBussen nur an Aufkommenschwerpunkten würde zusätzliche Parallelverkehre notwendig machen und widerspräche einer wirtschaftlich sinnvollen Integration von RegioBus-Linien in lokale Netze (S. 62). Der entsprechende Satz ist zu streichen. Stattdessen sollte ergänzt werden, dass bedarfsorientierte Express-Bus-Linien ebenfalls unter die Bedienebene 2 fallen und diese nur an Aufkommenschwerpunkten halten sollten.

Zum angestrebten Angebot der RegioBus-Linien wird ergänzend angeregt, diese möglichst an Verknüpfungspunkten beginnen und enden zu lassen. An diesen Haltestellen bestehen weitere Fahrmöglichkeiten mit der Regionalbahn, der Stadtbahn oder regionalen und lokalen Busverkehren. So werden in beide Richtungen notwendige Auslastungen erzielt.

Lokales ÖPNV-Angebot

Der einleitende Satz (S. 65) sollte aus Sicht der Stadt Braunschweig ergänzt werden: Die lokalen und regionalen ÖPNV-Angebot sollen sich gegenseitig sinnvoll ergänzen.

In Abstimmung mit dem Arbeits- und Lenkungskreis ÖPNV-Finanzierung und als Zielvereinbarung mit einzelnen Landkreisen der Region wurden 2012-2014 durch den ZGB die Busverbindungen der Region auf ihre regionale Bedeutung hin untersucht. Ziel war die Festlegung eines regionalen

Angebotes nach festgelegten und transparenten Kriterien. Im Zuge integrierter und wirtschaftlich sinnvoller Angebotsplanung gibt es bei dem Umsetzungsvorschlag des ZGB Linien, die neben der regionalen Funktion auch lokale Erschließungsfunktionen übernehmen (z.B. Verlängerungen einzelner Linien über ein anzuschließendes Mittel- oder Grundzentrum hinaus). Diese Teilbereiche von RegioBus-Linien sind nach der Maßgabe transparenter Finanzierungsstrukturen entsprechend lokal und nicht durch den ZGB zu finanzieren. Ein entsprechender textlicher Hinweis sowie die kartografische Kennzeichnung dieser Teilstrecken (S. 64), die über die Zentrenanbindung hinausgehen sind zu ergänzen.

Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV (S. 68)

Das Land Niedersachsen hat im Rahmen der Untersuchung zur Reaktivierung von Schienenstrecken auch die Eisenbahnstrecke Braunschweig Hbf – Braunschweig Gliesmarode – Wendeburg – Harvesse untersucht. Im Ergebnis ist die Strecke nicht förderfähig.

Die Stadt Braunschweig empfiehlt, einen Prüfauftrag für die Reaktivierung der Strecke zu formulieren. Den spezifischen Anforderungen der Physikalisch Technischen Bundesanstalt (P.T.B.) hinsichtlich der Vermeidung von Erschütterungen und Schallwellen ist dabei Rechnung zu tragen.

Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 1 (S. 77)

Die Stadt Braunschweig empfiehlt, das Fahrplanangebot auf nachfolgenden Linien zu erweitern. Insbesondere die Linien zwischen den drei Oberzentren Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter sollen mit kürzeren Reisezeiten auch in der Relation Salzgitter – Wolfsburg und zurück attraktiver werden.

Fahrplanangebot RB 44 Braunschweig – Salzgitter Lebenstedt (S. 78)

Aus Sicht der Stadt Braunschweig können kürzere Fahrzeiten durch Verbesserungen an der Strecke und durch die Ertüchtigung des Knotenpunktes Salzgitter-Drütte erreicht werden. Mit diesen Maßnahmen werden auch die Züge der RB46 beschleunigt. Die Fahrzeitgewinne der RB46 sollten dafür verwendet werden, auch diese Züge in SZ-Thiede halten zu lassen.

Die Stationen SZ-Watenstedt und SZ-Immendorf sind aus Sicht der Stadt Braunschweig zu erhalten. Sie sollten als Umsteige Haltestellen zu den bislang ohne dortigen Halt verkehrenden Buslinien ausgebaut werden.

Um die Fahrrelation SZ-Lebenstedt via Braunschweig nach Wolfsburg zu optimieren, wird eine Veränderung der Fahrplanlage mit Umsteigebeziehungen zum RE50 nach Wolfsburg und entsprechend in Gegenrichtung dringend gefordert.

Fahrplanangebot	Mo-Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten	68	38	30
Takt	5h bis 20h alle 30 Min 20h bis 22h alle 60 Min	6h bis 24h alle 60 Min	8h bis 22h alle 60 Min
Anzahl Verstärkerfahrten	freitags 2 weitere Fahrten		

Fahrplanangebot RB 45 Braunschweig – Schöppenstedt (S. 78)

Fahrgästen aus Schöningen (mit Busanschluss) und Schöppenstedt soll auch samstags sowie sonn- und feiertags aus Braunschweiger Perspektive ein attraktives SPNV Angebot im Freizeit- und Einkaufsverkehr angeboten werden. Zudem verdichtet die RB45 ab Wolfenbüttel das Angebot der RB42/RB43 auf einen Halbstundentakt.

Die Städte Wolfenbüttel, Schöppenstedt und Schöningen bieten auch für die Braunschweigerinnen und Braunschweiger attraktive Naherholungsziele. Mit geeignetem Marketing (Tour Infos, Vorschläge für Tagesausflüge) könnten diese Angebote mit Bahn und Bus beworben werden und

entsprechende Fahrgastpotenziale ziehen. Die Stadt Braunschweig befürwortet somit die formulierten Angebotssteigerungen im Anhörungsentwurf.

Fahrplanangebot	Mo-Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten	36	38	30
Takt	5h bis 22h alle 60 Min	6h bis 24h alle 60 Min	8h bis 22h alle 60 Min
Anzahl Verstärkerfahrten	freitags 2 weitere Fahrten		

Dieselnetz Niedersachsen-Südost, Teillos 2

Fahrplanangebot RB47 Braunschweig – Gifhorn – Uelzen (S. 81)

Die Stadt Braunschweig bittet zu prüfen, ob zur Stabilisierung des Fahrplanangebotes auf der Strecke Braunschweig – Gifhorn der Streckenabschnitt zwischen Braunschweig Hauptbahnhof und Braunschweig Querum durchgängig zweigleisig ausgebaut werden sollte.

Mit der Eröffnung des VW Logistikzentrums in Harvesse steigt die Anzahl der Güterzüge auf diesem Streckenabschnitt an. Bei einer gleichzeitigen Angebotsausweitung im Personenverkehr zwischen Braunschweig und Gifhorn stellen die eingleisigen Abschnitte deutliche Einschränkungen in der Fahrplangestaltung dar. Bereits geringfügige Verspätungen wirken sich auf den gesamten Tag aus.

Aus Sicht der Stadt Braunschweig hat die Umsetzung eines Halbstundentaktes (mo bis fr) bzw. Stundentakt auf der Strecke Braunschweig – Gifhorn hohe Priorität.

Fahrplanangebot	Mo-Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten	68	38	30
Takt	5h bis 20h alle 30 Min (BS-GF, GF-UE) 60 Min 20h bis 22h alle 60 Min	6h bis 24h alle 60 Min	8h bis 22h alle 60 Min
Anzahl Verstärkerfahrten	freitags 2 weitere Fahrten		

Sofern ein Stadtbahnausbau durch die Nordstadt nach Querum erfolgt, wünscht die Stadt Braunschweig die Einrichtung einer Umsteigemöglichkeit zwischen der RB47 und der Stadtbahn. Er böte aus dem Raum Gifhorn eine sehr gute Erreichbarkeit der Standorte der Technischen Universität Braunschweig.

Elektro-Netz Niedersachsen-Ost

RE 50 Wolfsburg – Braunschweig (S. 91)

Eine Taktverdichtung auf dem Abschnitt Wolfsburg – Braunschweig hat für die Stadt Braunschweig höchste Priorität. Die Stadt Braunschweig unterstreicht deshalb die Notwendigkeit zum Ausbau der Weddeler Schleife.

Es wird empfohlen, mit einer Veränderung der Fahrplanlage der Regionalexpresszüge zwischen Braunschweig und Wolfsburg unmittelbar hinter bzw. vor die ICE Züge bereits heute einen 30 Minutentakt auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Fallersleben – Weddel zu realisieren. Allerdings können bereits leichte Verspätungen die Fahrplanstabilität gefährden. Bis zum angestrebten Ausbau wird deshalb die Ausweitung des 30 Minutentaktes zwischen Braunschweig und Wolfsburg montags bis freitags zwischen 6h und 9h sowie zwischen 15h und 20h gefordert.

Nach dem zweigleisigen Ausbau der Weddeler Schleife soll montags bis freitags zwischen 5h und 20h ein durchgängiger 30 Minutentakt angeboten werden.

Wie bereits erwähnt wird zur besseren Anbindung der drei Oberzentren Braunschweig – Wolfsburg – Salzgitter eine Verknüpfung der Züge der RE50 mit denen der RB44 am Braunschweiger Hauptbahnhof gefordert.

Fahrplanangebot	Mo-Fr	Sa	So
Anzahl Fahrten	68	38	30
Takt	BS.WOB 5h bis 20h alle 30 Min (BS-HI 60 Min) 20h bis 22h alle 60 Min	6h bis 24h alle 60 Min	8h bis 22h alle 60 Min
Anzahl Verstärkerfahrten	freitags 2 weitere Züge		

Elektro-Netz Sachsen-Anhalt Nord (S. 92)

Zwischen Hannover und dem Landkreis Helmstedt gibt es Pendlerbeziehungen. Derzeit ist die Reisekette mit langen Aufenthalten in Braunschweig Hauptbahnhof unterbrochen.

Aus diesem Grund empfiehlt die Stadt Braunschweig, die Züge der RB40 von und nach Helmstedt und weiter nach Magdeburg im direkten Anschluss zu den Zügen der RE60/RE70 von und nach Hannover verkehren zu lassen. Eine Verlegung der Fahrplantrasse um 30 Minuten sicherte die gewünschten Anschlüsse und stellte in Magdeburg Hauptbahnhof einen zeitnahen Anschluss zum RE1 nach Berlin dar.

Diese Verbindungen werden insbesondere im Rahmen der Angebote „Wochenendticket“ stark nachgefragt.

Vorhandene und geplante Verknüpfungspunkte und verknüpfte Linien des regionalen ÖPNV-Angebotes (S. 97)

Die Stadt Braunschweig fordert zur besseren Anbindung der drei Oberzentren Braunschweig – Wolfsburg – Salzgitter eine Verknüpfung der Züge der RE50 mit denen der RB44 am Braunschweiger Hauptbahnhof.

Die Züge der RE60/RE70 aus und nach Hannover sollen direkten Anschluss zu den Zügen der RB40 von und nach Helmstedt/ Magdeburg erhalten.

Verbands-glied	Haltestelle	Art	Linie/KBS	in/aus Richtung	Linie/KBS	in/aus Richtung
Stadt BS	BS Hbf	Bahn-Bahn	RE50	Wolfsburg	RB44	SZ Le-benstedt
Stadt BS	BS Hbf	Bahn-Bahn	RB44	SZ Le-benstedt	RE50	Wolfsburg
Stadt BS	BS Hbf	Bahn-Bahn	RB40	Helmstedt	RE60/RE70	Hannover
Stadt BS	BS Hbf	Bahn-Bahn	RE60/RE70	Hannover	RB40	Helmstedt
Stadt BS	BS West	Bahn-Bus	RE60/RE70	Hannover	Neu	SZ Thiede
Stadt BS	BS West	Bus-Bahn	Neu	SZ Thiede	RE60/RE70	Hannover

Teilnetze (S. 99 – 248)

Die angegebenen Daten von 2008 sind veraltet und daher einheitlich zu aktualisieren. Hierfür ist vom ZGB zentral der aktuellste mögliche Datenstand zu ermitteln und zeitnah über die Datenbank des LSN oder über das eigens vom ZGB aufgebaute Online-Statistikportal abzurufen. Wichtig ist neben der Aktualität die Vergleichbarkeit der Daten.

Die Strukturdaten sind um die aktuellen Pendlerdaten mit Stand 2014 für alle Gebietskörperschaften zu ergänzen. Diese zeigen neben den veralteten Daten der Mobilitätserhebung von 2010 die aktuellen Verkehrsströme im Berufsverkehr auf. Auch die Entwicklung der Pendlerdaten der jeweiligen Gebietskörperschaften gibt wichtige Hinweise auf die ÖPNV-Bedarfe der Gebietskörperschaften und sollte aufgenommen werden.

RegioBus-Verbindung zwischen den Oberzentren Braunschweig und Wolfsburg

(S. 138)

Ein durchgängiger 30 Minutentakt zwischen Wolfsburg und Braunschweig montags bis freitags zwischen 6h und 20h wird von der Stadt Braunschweig nachhaltig unterstützt. Eine Beschleunigung der Linie 230 mit Verzicht auf die Bedienung des Gewerbegebietes Brandgehege ist zu befürworten.

Im Braunschweiger Stadtgebiet verkehrt die Linie 230 ab Volkmarode parallel – zum Teil zeitgleich – zur Stadtbahnlinie 3. Es soll geprüft werden, die Linien an der Haltestelle Moorhüttenweg miteinander zu verknüpfen und den Parallelverkehr, sofern er aus Kapazitätsgründen nicht benötigt wird, aufzuheben.

Die eingesparte Leistung könnte Mehrleistungen auf dem Abschnitt Wolfsburg – Volkmarode kompensieren.

Das Angebot sollte aus Sicht der Stadt Braunschweig samstags sowie sonn- und feiertags in einem durchgängigen 60 Minutentakt gestaltet werden.

RegioBus-Verbindung zwischen den Oberzentren Braunschweig und Salzgitter

(S. 196)

Die RegioBus-Linien zwischen Salzgitter und Braunschweig werden von der KVG betrieben. Sie verkehren auf dem Braunschweiger Stadtgebiet durch Rünigen über die A391, Cyriaksring zum Hauptbahnhof. Im Stadtteil Rünigen besteht in Ergänzung mit der lokalen Buslinie 413 zu den KVG-Linien ein überdurchschnittliches Angebot.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Stadt Braunschweig eine Prüfung der Angebote. Vorgeschlagen wird, die Verbindungen aus SZ-Lebenstedt über weitere SZ Ortsteile nach Braunschweig in den bestehenden Linienführungen beizubehalten und in einen regelmäßigen Stundentakt zu überführen.

Zur besseren Verknüpfung von SZ Thiede und SZ Steterburg mit der Stadt Braunschweig wird vorgeschlagen, nachfolgende Optionen zu prüfen:

- die Verlängerung der Buslinie 413 von BS-Rünigen über SZ-Steterburg nach SZ-Thiede (Bahnhof). Diese Maßnahme wäre ein Ersatz für die Linie 602.
- die Einrichtung einer neuen RegioBus-Linie zwischen SZ-Thiede (Bahnhof) und BS-Broitzem via Geitelde. Diese erhält in Broitzem Anschluss zur Stadtbahn sowie in SZ-Thiede Anschluss zur Regionalbahn. Mit Realisierung des Regionalbahnhaltens Braunschweig West ist die Linie dort mit dem Regionalverkehr in bzw. aus den Richtungen Hannover und Hildesheim zu verknüpfen.

RegioBus-Verbindung zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel (S. 164)

Die Stadt Braunschweig hat große Pendlerverflechtungen mit Wolfenbüttel. Die hohe Nachfrage auf der Linie 420 rechtfertigt aus Sicht der Stadt Braunschweig deshalb auch in der Spätverkehrszeit sowie sonn- und feiertags einen 30 Minutentakt. In diesem Zeitraum könnte die Linie mit Ver-

knüpfung zur Stadtbahn und zu den Buslinien am Hauptbahnhof auf den Abschnitt WF Bahnhof – BS Hauptbahnhof konzentriert werden.

Es gibt traditionell starke Verflechtungen zwischen den südlichen Braunschweiger Stadtteilen Heidberg, Meverode und Stöckheim nach Wolfenbüttel. Es soll aus Sicht der Stadt Braunschweig deshalb geprüft werden, eine Buslinie vom Hauptbahnhof über Heidberg, Meverode, Stöckheim (mit Anbindung des Helmholtz Zentrums für Infektionsforschung) nach Wolfenbüttel einzurichten.

Ergänzend soll aus Sicht der Stadt Braunschweig geprüft werden, eine bessere Anbindung zwischen Salzdahlum und der Stadt Braunschweig einzurichten.

RegioBus-Verbindung zwischen Braunschweig und Cremlingen / Sickte (S. 164)

Die Stadt Braunschweig empfiehlt, das Angebot der Linie 452 ab Cremlingen zu überprüfen. Eine Weiterführung der Linie mit Endpunkt am Bahnhof in Königslutter am Elm oder Schandelah ist anzustreben.

Für eine attraktive Verbindung zwischen Cremlingen und den östlichen Braunschweiger Stadtgebieten sowie dem Bahnhof Weddel wird eine Linienführung ab Cremlingen zum Bahnhof Weddel und weiter nach Volkmarode Moorhüttenweg mit Anschluss zur Stadtbahn zur Prüfung angeregt. In Weddel bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den Regionalbahnen von und nach Wolfsburg und Hildesheim.

Aus Sicht der Stadt Braunschweig stellt die Linie 730 auf dem Abschnitt Helmstedter Straße – Innenstadt einen Parallelverkehr zur Stadtbahnlinie 4 dar. Es soll geprüft werden, die 730 deshalb an der Haltestelle Helmstedter Straße mit der Stadtbahn zu verknüpfen. Die eingesparte Leistung könnte Mehrleistungen auf dem Abschnitt Braunschweig – Sickte kompensieren.

RegioBus-Verbindung zwischen Braunschweig und Wendeburg / Groß Schwülper

(S. 183)

Die RegioBus-Linien zwischen Braunschweig und dem nordwestlichen Umland mit den Gemeinden Wendeburg und Groß Schwülper sollen aus Sicht der Stadt Braunschweig überplant werden. Zu prüfen ist eine attraktive und direkte Verbindung zwischen Braunschweig und Groß Schwülper über Watenbüttel, Völkenrode und Wendeburg. Die Orte Zweidorf, Bortfeld und Wedtlenstedt sind entsprechend, unter Berücksichtigung von Maßnahmen zwischen Braunschweig und Vechelde, mit ergänzenden Linien anzubinden.

RegioBus-Verbindung zwischen Braunschweig und Vechelde (S. 164)

Die Linie 450 wird, mit Aufnahme des Linienbetriebs nach Lamme über den Madamenweg, auf ihren alten Linienweg über die Ortsteile Denstorf und Klein Gleidingen zurück verlegt. Sie stellt damit zukünftig aus Sicht der Stadt Braunschweig eine direkte und schnelle Verbindung zwischen Vechelde und Braunschweig über die B1 her.

Die Anbindung der Ortsteile Vechelade und Wedtlenstedt soll im Rahmen möglicher Maßnahmen im Raum Vechelde, Wendeburg und Groß Schwülper neu konzipiert werden.

RegioBus-Verbindung zwischen Braunschweig und Gifhorn – RB47 Ergänzung

(S. 129)

Es wird aus Sicht der Stadt Braunschweig empfohlen, bis zur Realisierung der Taktverdichtung (Stundentakt) der RB47 auf der Relation Braunschweig – Gifhorn, eine Regionalbuslinie mit dem Fahrweg Bhf Gifhorn Stadt – Röttgesbüttel – Meine – BS (Teilnetz 15) einzurichten. Sie sollte versetzt in der Taktlücke zur RB47 mit direkter Linienführung auf der B4 verkehren und in BS-Wenden oder BS-Lincolnsiedlung Anschluss zur Stadtbahn erhalten.

Teilnetz 40 Braunschweig Stadtbahn und Stadtbus

Die Stadt Braunschweig wünscht eine detaillierte Beschreibung des lokalen Verkehrsangebotes im Nahverkehrsplan. Er stellt den Rahmen für die Entwicklung des städtischen Nahverkehrs dar. Nachfolgende Abschnitte sind deshalb zu ergänzen:

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

Die Verkehrsflächen in der Braunschweiger Innenstadt sind begrenzt und sollen in der Aufenthaltsqualität aufgewertet werden. Warteflächen für Busse sind nur unzureichend in der Innenstadt vorhanden und konzentrieren sich derzeit auf die Haltestellen Wilhelmstraße (Linien 420, 450, 480, 560, 730) und Hagenmarkt (Bus 230). Es liegt im Interesse der Stadtentwicklung diese Aufstellflächen zu minimieren und entsprechend eine Verknüpfung der RegioBus-Linien mit der Stadtbahn an sinnvollen Übergangsstellen zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund sind die Linienführungen der RegioBusse (230, 420, 450, 480, 560, 730) innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Braunschweig zu überprüfen. Auf den nachfolgenden Streckenabschnitten bestehen Parallelverkehre:

- Hauptbahnhof – John-F.-Kennedy Platz – Rathaus
- Hauptbahnhof – Cyriaksring
- Helmstedter Straße – Innenstadt
- Moorhüttenweg – Innenstadt

Es gilt zu prüfen, ob Anschlüsse von und zur Stadtbahn an den zentralen Umsteigehaltestellen Heideblick, Lincolnsiedlung, Moorhüttenweg, Helmstedter Straße, Hauptbahnhof und ggf. weiteren Haltestellen möglich sind. Diese Haltestellen sollten entsprechend ihrer Bedeutung für den regionalen Busverkehr ausgestattet werden (Wetterschutz, Warteraum, öffentliche Toiletten, W-Lan, etc.). Mit einem Ausbau des Stadtbahnnetzes können weitere zentrale Umsteigehaltestellen zum regionalen Busverkehr entstehen.

Auch mit Umsteigen werden attraktive Reisezeiten erreicht. In der Hauptverkehrszeit kann eine Durchbindung einzelner stark ausgelasteter RegioBus-Linien bis in die Innenstadt sinnvoll sein. Zu bedenken ist, dass die Stadtbahn auf weiten Streckenabschnitten auf einem eigenen Gleiskörper und somit an staugefährdeten Abschnitten ohne Behinderungen vorbeifährt.

Takt- und Anschlussverkehr in Braunschweig

Das Stadtverkehrsnetz soll in der Haupt- und Nebenverkehrszeit einheitlich in der Taktfamilie des 15 Minutentaktes verkehren: die Hauptlinien im 15 Minutentakt, die Ergänzungslinie im 30 oder 60 Minutentakt. Auf Abschnitten, die von mehreren Linien befahren werden, ist durch Linienüberlagerung ein 30, 15, 5/10, 7/8 oder ein 5/5/5 Minutentakt möglich. Einzelne Linien können auf ausgewählten Linienabschnitten innerhalb der angegebenen Taktfolgen verdichtet werden.

Das Angebot unterteilt sich in drei Verkehrszeiten (bezogen auf die Haltestelle Rathaus):

- NVZ = Nebenverkehrszeit
mo. bis fr.: 9h bis 12.30h, 18.30h bis 20.30h, sa: 8.30h bis 19.30h
- HVZ = Hauptverkehrszeit
mo. bis fr.: 6h bis 9h, 12.30h bis 18.30h
- SVZ = Spätverkehrszeit
mo. bis fr.: 05h bis 06h, 20.30h bis 00h, sa.: 05h bis 08.30h, 19.30h bis 00h, so: 08h bis 00h
- Nachtverkehr
Nächte auf sa.: 00h bis 05h, Nächte auf Sonn- und Feiertage 00h bis 08h

Im Stadtbahnnetz sind Streckenabschnitte nachfragegerecht zu verdichten.

Auf Seite 162 ist der letzte Absatz zu korrigieren: In der Spätverkehrszeit verkehrt zusätzlich die Linie 2 über den ZOB am Hauptbahnhof und bildet so auch in den Abendstunden sowie sonn- und feiertags in Ergänzung zur Stadtbahnlinie 1 einen 15 Minutentakt zwischen Gesundheitsamt – Rathaus – Hauptbahnhof in den Heidberg.

Mit einem zunehmenden Verkehrsangebot auf der Regionalbahn zwischen Braunschweig und Gifhorn bekommt der Bahnhof Gliesmarode eine höhere Bedeutung. Die Reisezeiten werden sich mit einem Umstieg am Haltepunkt Gliesmarode zwischen Regionalbahn und Stadtbahn für Fahrten in die Braunschweiger Innenstadt verkürzen. Weiterhin sollten Parallelverkehre von Buslinien in den Nordosten Braunschweigs und der Stadtbahn reduziert werden. Das rechtfertigt Taktverdichtungen der Stadtbahn zwischen Innenstadt und Gliesmarode. Entsprechend wird empfohlen, am Bahnhof Gliesmarode oder an der Querumer Straße eine Wendeschleife für die Stadtbahn sowie für Omnibusse neu zu bauen. Der Standort Bhf. Gliesmarode kann zu einer Mobilitätsstation entwickelt werden.

Im Spätverkehr sowie sonn- und feiertags wird an ausgewählten, zentralen Haltestellen eine Anschlussicherung angeboten. Zentrale Haltestellen mit Anschlussicherung sind aktuell: Rathaus, Hauptbahnhof, Turmstraße, Donaustraße, Stadion, Lincolnsiedlung, Heideblick, Moorhüttenweg, Helmstedter Straße, Welfenplatz und Erfurtplatz.

Die Anschlussicherung erfolgt an den genannten Haltestellen in den Zeiträumen:

montags bis freitags	5h bis 6h sowie 20.30h bis 00.00h
samstags	5h bis 9h sowie 20.30h bis 00.00h
sonn- und feiertags	5h bis 00h
in den Nächten auf Samstag	weitere Anschlüsse
in den Nächten auf Sonn- und Feiertage	weitere Anschlüsse

Stadtbusnetz – Lamme (S. 164)

Ergänzend zu den genannten Ausführungen: Die Entwicklung des Stadtteils Lamme im Westen von Braunschweig erfordert eine Verdichtung des ÖPNV, weshalb aktuell die RegioBus-Linie 450 über Lamme geführt wird und das Angebot der Linie 411 ergänzt. Nach Fertigstellung der Durchfahrmöglichkeit für den Omnibusverkehr im Bereich des Raffturms ist eine Verlängerung der Linie 418 über den Madamenweg bis nach Lamme täglich zwischen 7 Uhr und 19 Uhr möglich. Außerhalb dieser Zeiten ist die Durchfahung aus Gründen des Artenschutzes (Amphibienwanderung) zeitweise untersagt. Diese Linienführung wird die Reisezeiten von Lamme in die Innenstadt um bis zu 10 Minuten verkürzen. Es ist entsprechend eine hohe Nachfrage zu erwarten. Die Anbindung Lammes ist mit dieser Infrastrukturmaßnahme neu zu organisieren.

Stadtbusnetz – Südstadt, Rautheim, Mascherode

Im Südosten der Stadt Braunschweig sind mit der Ausweisung neuer Wohnungsbauf lächen in den Stadtteilen Lindenberg und Rautheim Einwohnerzuwächse zu verzeichnen. Die bestehende Busbedienung hat zum Teil lange Fahrzeiten durch Schleifenfahrten. In einzelnen Abschnitten erfolgt eine parallele, zeitgleiche Bedienung durch zwei Linien. Darüber hinaus sind Fahrten in Richtung Helmstedter Straße verspätungsanfällig, da sie am Ende sehr langer Linienfahrten liegen

Zu prüfen ist eine Neukonzeption des Liniennetzes in diesem Raum, das kurze Reisezeiten und direkte Fahrverbindungen zwischen den genannten Stadtteilen sowie in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof anbietet.

Stadtbusnetz – Watenbüttel, Völkenrode

Die Stadtteile Watenbüttel und Völkenrode verfügen über ein vergleichsweise sehr gutes ÖPNV-Angebot mit den lokalen Buslinien 416 und 433 sowie der RegioBus-Linie 480.

Zu prüfen ist eine Neukonzeption des Liniennetzes in diesem Raum, das kurze Reisezeiten und direkte Fahrverbindungen zwischen den genannten Stadtteilen sowie in Richtung Innenstadt anbietet. Parallelverkehre mehrerer Linien sind zu vermeiden.

Stadtbusnetz – östliches Ringgebiet

Das östliche Ringgebiet gehört mit über 26.000 Einwohnern zu den am dichtest besiedelten Wohngebieten der Stadt Braunschweig. Es ist über die Ringbuslinien sowie die Stadtbahn- und Buslinien über die Gliesmaroder Straße, Jasperallee, Kastanienallee und Leonhardstraße/ Georg-Westermann-Allee erschlossen.

Insbesondere den Buslinien 418 und 422 kommt mit ihren langen Linienwegen über Jasperallee und Herzogin-Elisabeth-Straße eine hohe Erschließungswirkung zu. Empfohlen wird, die Endhaltestelle Stadtpark aufzugeben und alle Fahrten über die Herzogin-Elisabeth-Straße in Richtung Marienstift zu führen.

Stadtbusnetz - Ringbuslinien

Die Ringbuslinien 419 und 429 verkehren in einem Vollring vom Hauptbahnhof über Friedrich-Wilhelm-Platz, Theodor-Heuss-Straße, Westring, Nordring und Ostring zum Hauptbahnhof. Während die Ringabschnitte eine gute Nachfrage aufweisen, ist das Leistungsangebot auf dem Südabschnitt – entlang der Kurt-Schumacher Straße – Lessingplatz und Theodor-Heuss-Straße, gemessen an der Fahrgastnachfrage, sehr hoch. Zusätzlich stellt das Angebot auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – John-F.-Kennedy Platz – Friedrich-Wilhelm-Platz - Cyriaksring einen Parallelverkehr zur Stadtbahn dar.

Zur Anpassung des Fahrtangebots wird voraussichtlich im Umfeld der Haltestelle Helenenstraße eine Buswendemöglichkeit benötigt, um die Ringbusse hier beginnen und enden zu lassen.

Die hohe Nachfrage und die zahlreichen Verknüpfungspunkte machen die Ringbusse zu attraktiven Linien. Es wird empfohlen zu prüfen, auf den Ringabschnitten täglich in den Abendstunden bis 22 Uhr sowie sonn- und feiertags zwischen 12 Uhr und 22 Uhr ergänzende Fahrten zu den Ringbuslinien einzurichten.

Stadtbusnetz – Parallelverkehr zur Stadtbahn reduzieren

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

Auf ausgewählten Streckenabschnitten besteht ein weitgehender Parallelverkehr zwischen Stadtbusen und Stadtbahn:

- Hauptbahnhof – John-F-Kennedy-Platz – Friedrich-Wilhelm-Platz – Cyriaksring
- Querumer Straße/ Messeweg – Innenstadt
- Hauptbahnhof – Rathaus

Vor diesem Hintergrund werden nachfolgende Prüfaufträge formuliert:

- Neukonzeption Ringbuslinien (siehe oben)
- Optimierung der SPNV Leistung im Nordosten der Stadt mit Verknüpfung der lokalen Buslinien in Gliesmarode zur Stadtbahn.

- Leistungsverschiebungen zwischen Hauptbahnhof und Rathaus vom Bus auf die Stadtbahn

Stadtverkehr – Umsteigehaltestellen

Die Umsteigehaltestelle Helmstedter Straße wird zukünftig die letzte nicht barrierefrei ausgebaute Stadtbahnhaltestelle in Braunschweig sein. Außerdem gerät die Buswendeschleife an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Sanierung gemäß aktueller Standards für Umsteigepunkte und Stadtbahnhaltestellen am jetzigen Standort erscheint aufgrund begrenzter Platzverhältnisse unwahrscheinlich. Es ist zu prüfen, wie und wo der Umsteigepunkt Helmstedter Straße in Zukunft abgebildet werden kann. Die Ergebnisse zum möglichen Stadtbahnausbau sind dabei zu berücksichtigen.

Der Umsteigehaltestelle Erfurtplatz kann eine deutlich höhere Bedeutung für die Verknüpfung zum regionalen wie lokalen Busverkehr zukommen. Die Wege zwischen den Bus- und Stadtbahnhaltestellen sind jedoch weit. Eine Möglichkeit zum Wenden von Bussen besteht nicht. Es ist zu prüfen, wie die Haltestelle zu einem attraktiven Umsteigepunkt optimiert werden kann. Im nächsten Schritt sollte die Haltestelle zu einer zentralen Mobilitätsstation aufgewertet werden.

Infrastruktur Zugangsstellen – Stationen (S. 260)

Untersuchungen haben ergeben, dass durch die geplanten neuen Stationen Braunschweig-Bienrode, -Leiferde und -West (Donaustraße/Broitzem) hohe Fahrgastpotenziale aktiviert werden können. Von höchster Bedeutung für die Stadt Braunschweig ist die Realisierung der Station Braunschweig-West, gefolgt von Leiferde und Bienrode. Das erfordert an diesen Stationen die Schaffung zusätzlicher Anlagen: Stadtbahn- bzw. Bushaltestellen ggf. mit Wendeanlagen, P+R-Anlagen, B+R-Anlagen, ggf. Standorte für Leihfahrräder/Pedelecs und Leihautos.

Im Kapitel Infrastruktur soll ein Abschnitt zu „Mobilitätsstationen“ ergänzt werden:

Insbesondere Bahnhöfe und Haltepunkte, aber auch zentrale Umsteigehaltestellen können zu Mobilitätsstationen aufgewertet werden. Das bedeutet, an ausgewählten, zentralen Stationen und Haltestellen eine multimodale Verknüpfung zu ermöglichen. Bahn, Stadtbahn und Busverkehr werden mit Angeboten zu Leihfahrrädern, Leihautos verbunden. An diesen Stationen werden möglichst auch P+R- sowie B+R-Stellflächen angeboten. Idealerweise werden diese Orte mit ergänzenden Dienstleistungen (z.B. Bäcker, Apotheke, Fahrradladen, Ticketshop Bus und Bahn) ergänzt. Ein möglichst kostenfreier W-LAN Zugang rundet das Angebot ab.

Im Braunschweiger Stadtgebiet sind geeignete Haltepunkte für den Ausbau zu Mobilitätsstationen zu prüfen; insbesondere die folgenden:

- Bahnhof Gliersmarode (Verknüpfung: Regionalbahn, Stadtbahn, Bus, Leihfahrräder/Pedelecs, Leihautos, Bike&Ride)
- Bahnhof Braunschweig West (Verknüpfung: Regionalbahn, Stadtbahn, RegioBus, Bus, Leihfahrräder/Pedelecs, Leihautos, Bike&Ride, Park&Ride)
- Erfurtplatz (Verknüpfung: Stadtbahn, RegioBus, Bus, Leihfahrräder/Pedelecs, Leihautos, Bike&Ride)
- bei einer möglichen Stadtbahnverlängerung: Volkmarode Nord (Verknüpfung: Stadtbahn, RegioBus, Bus, Leihfahrräder/Pedelecs, Leihautos, Bike&Ride, Park&Ride)

Fahrzeuge (S. 294)

Der ZGB wird gebeten, mit den Verkehrsunternehmen im ZGB, unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus dem Forschungsprojekt EMIL und anderer Verkehrsunternehmen, eine gemeinsame Elektromobilitätsstrategie zu erarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen
i. V.

Leuer