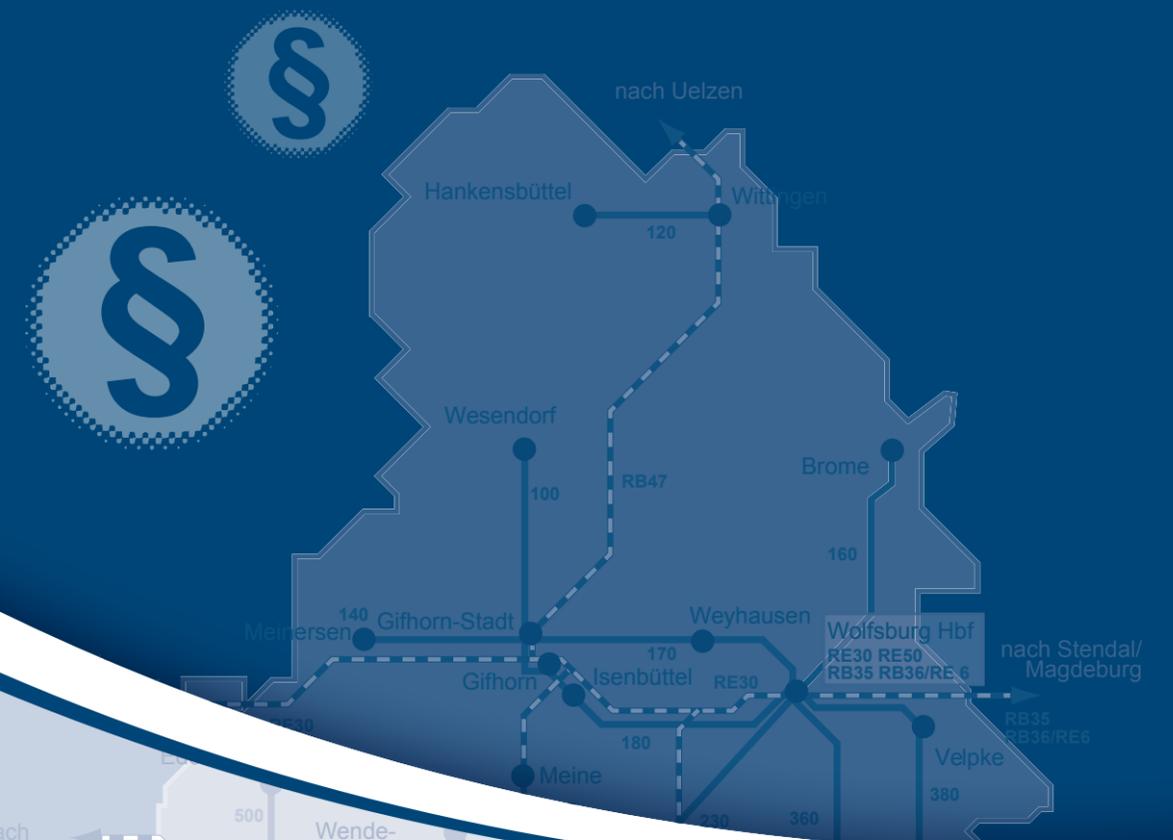


- Prüfung der Nutzung der Strecke SZ-Bad – SZ-Lebenstedt mit Halt in SZ-Calbecht (Campus der Ostfalia SZ-Calbecht)
- Prüfung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) und eines ITF-Knotens Braunschweig

Grundsätzlich sollte geprüft werden, ob und wie die Eisenbahnbindung Richtung Lüneburg/Hamburg für den Personen- und Güterverkehr verbessert werden kann, welche Potenziale, z.B. Pendlerpotenziale nach Wolfsburg, erschlossen und welche Entlastungen anderer Eisenbahninfrastruktur sich dadurch ergeben würden.

Ebenso soll die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken im Großraum Braunschweig im Rahmen des „SPNV-Konzeptes 2030+“ geprüft werden, z.B. von Wolfsburg nach Oebisfelde für eine mögliche Erweiterung des ENNO oder auch die Elektrifizierung der Strecke Hildesheim – Bad Harzburg, um für den dort eingesetzten Regionalexpress (RE) RE10 elektrisch betriebene Züge einsetzen zu können. Damit ergäbe sich auch die Möglichkeit, bisher im Bahnhof Hannover endende Züge nach Bad Harzburg zu verlängern, um so den Bahnknoten Hannover zu entlasten.



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



B Ausgangslage und Aufstellungsverfahren

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

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

Die ersten NVPs für den Großraum Braunschweig galten vom 01.01.1998 bis zum 31.12.2002, vom 01.01.2003 bis zum 31.12.2007 bzw. vom 01.01.2008 bis zum 31.12.2015. Der aktuelle NVP gilt vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2020.

B1 Gesetzliche Vorgaben über die Aufstellung und den Inhalt des Nahverkehrsplans/rechtliche Rahmenbedingungen

B1.1 Europäische Gesetzgebung

Die EG-Verordnung Nr. 1370/2007 ist seit dem 03.12.2009 unmittelbar geltendes Recht für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland. Sie legt den verbindlichen Rechtsrahmen für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge zur Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste fest. Ziel der Verordnung ist die Schaffung eines Binnenmarktes für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste. Dies geschieht durch die Ergänzung der allgemeinen Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge. Ferner wird in der Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen Ausgleichszahlungen, die in Verträgen und Konzessionen für öffentliche Personenverkehrsdienste festgelegt sind, als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten und von der vorherigen Anmeldung staatlicher Beihilfen bei der Kommission ausgenommen sind.

B1.2 Bundes- und Landesgesetzgebung

B1.2.1 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)

Das Regionalisierungsgesetz (RegG) stellt die Grundlagen für die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Bund auf die Länder. Im § 1 des RegG wird die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge bestimmt. Die

Stellen, die diese Aufgabe wahrnehmen, werden durch Landesrecht bestimmt (siehe Ziffer B1.2.5). Damit ist es die Aufgabe der Länder, zu bestimmen, wer die Aufgabe zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen wahrnimmt und welche Behörde gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen auferlegt oder vertraglich vereinbart (siehe § 8 PBefG).

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

Durch Artikel 13 des Haushaltsbegleitgesetzes (HBegIG 2006) vom 29.06.2006 wurden die §§ 5, 7 und 8 des RegG geändert. Dadurch stehen den Bundesländern für die Jahre 2006 ff erheblich geringere Mittel für den ÖPNV zur Verfügung als zuvor. Im November 2007 wurde eine weitere Anpassung des RegG beschlossen. Es sieht für das Jahr 2008 Mittel in Höhe von 6,675 Milliarden Euro (-34 Mio. Euro zu 2007) vor. Diese Mittel werden jährlich um 1,5% steigen und erreichen im Jahr 2015 7,4 Milliarden Euro. Mit der Neufassung des Gesetzes werden die Bundesländer verpflichtet, die Verwendung der Bundesmittel jährlich transparent zu machen.

Für das Jahr 2016 stellt der Bund aus dem Mineralölsteueraufkommen den Ländern 8,0 Milliarden Euro zur Verfügung, welche erstmals 2017 mit 1,8% pro Jahr dynamisiert werden, um Kostensteigerungen auszugleichen. Darüber hinaus sollen ab 2017 die Gebühren der bundeseigenen Infrastrukturunternehmen zur Nutzung Ihrer Trassen (Trassengebühren) und Stationen (Stationsgebühren) nicht über der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel (1,8%) liegen. Aktuell wird über den Verteilungsschlüssel der Finanzmittel nach dem RegG unter den Ländern diskutiert. Der alte Verteilungsschlüssel stammt noch aus den Zeiten der Bahnreform der 1990er Jahre.

Allgemeines Eisenbahngesetz

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (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.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (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 1. 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.

Seit dem 1. Januar 2007 erhalten die Länder als Ersatz für wegfallende GVFG-Beträge aus dem Bundeshaushalt Mittel in Höhe von jährlich 1.335,5 Millionen Euro nach dem Entflecht-

B1.2.2

B1.2.3

tungsgesetz (§ 3 Abs. 1 EntflechtG). Die Vorhabenträger erhalten aus dieser Summe bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten von Projekten erstattet. Ab 2014 fiel für diese Mittel die verkehrliche Zweckbindung weg, die Mittel müssen nun von den Ländern nur noch zweckgebunden für investive Zwecke jeglicher Art eingesetzt werden (§ 5 in Verbindung mit § 4 (3) EntflechtG). Ursprünglich sollte das GVGF-Bundesprogramm 2019 enden. Bund und Land einigten sich Ende 2015 auf eine Fortführung des GVFG-Bundesprogrammes, die im bisherigen Umfang erfolgen soll.

B1.2.4

Personenbeförderungsgesetz

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen und mit Kraftfahrzeugen. Am 1. Januar 2013 trat das novellierte PBefG in Kraft. Durch die Novelle wurde das nationale Recht an die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Die Novelle sieht eine Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträger vor.

Die folgenden Neuerungen sind für den ZGB als Aufgabenträger für den ÖPNV von Bedeutung:

- Es wird ausdrücklich die Befugnis eingeräumt, alle Instrumente der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu nutzen (Vereinbarung öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA), Festsetzung allgemeiner Vorschriften (aV)).
- Eigenwirtschaftliche Verkehre und Verkehre auf Grundlage eines öDA (Auftragsverkehre) werden durch die neue Definition der Eigenwirtschaftlichkeit sowie durch ein verfahrensmäßiges Stufenverhältnis (ähnlich der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) eindeutig voneinander abgegrenzt.
- Die Aufgabenträger definieren den Sicherstellungsumfang (ausreichende Verkehrsbedienung) im Regelfall im NVP. Zur Absicherung von Auftragsverkehren sind die daraus resultierenden Anforderungen in der obligatorischen Vorabkennzeichnung transparent zu machen.
- Das Verfahren zur wettbewerblichen Vergabe einer Dienstleistungskonzession (Art. 5 Abs.3 VO 1370) wird in Grundzügen ausgestaltet.
- Das Verfahren für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre wurde neu geregelt.
- Das PBefG regelt in Bezug auf gemeinwirtschaftliche Verkehre nicht nur das Genehmigungsverfahren, sondern auch die Vergabe von Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.
- Erleichterung im Wettbewerb um auslaufende Genehmigungen
- Bis zum 1. Januar 2022 ist die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV herzustellen. Ausnahmen von dieser Frist müssen im NVP konkret benannt und begründet werden.
- Zulässigkeit innerdeutscher Busfernlagen. Es besteht ein Bedienungsverbot für Haltestellen, deren Abstand nicht mehr als 50 km beträgt.

B1.2.5

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) in seiner derzeitigen Fassung konkretisiert die bundesrechtlichen Regelungen und bestimmt in § 2 NNVG Grundsätze und Ziele für den ÖPNV in Niedersachsen: Der ZGB ist hiernach Träger des ÖPNV für den gesamten ÖPNV in

seinem Gebiet und hat für seinen Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Das NNVG trifft weiterhin hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV Regelungen zur Verteilung von Finanzmitteln auf die Aufgabenträger, die das Land nach dem RegG erhält.

Auswirkungen des Nahverkehrsplans

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

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

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

Bei der Erstellung des NVP erfolgte sowohl eine Beteiligung der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), die für das Land Niedersachsen neben der Aufgabe der Genehmigungsbehörde nach dem PBefG auch die Aufgabenträgerschaft für den SPNV außerhalb des ZGB und der Region Hannover wahrnimmt, als auch der anderen Aufgabenträger, deren Gebiete an den ZGB angrenzen oder vom NVP betroffen sind.

Verfahrensablauf

B1.3

Beschluss durch die Verbandsversammlung/Aufstellungsablauf/Beteiligungsverfahren/Beteiligte

B1.3.1

Das Verfahren zur Aufstellung des NVP orientiert sich an den Vorgaben des § 6 NNVG. Der NVP wurde durch die Verbandsversammlung des ZGB am 10.12.2015 beschlossen. Der Beschluss wurde vorbereitet durch Beratungen des Ausschusses für Regionalverkehr und des Verbandsausschusses. Im Beteiligungsverfahren wurden alle erforderlichen Einrichtungen, Behörden und Verbände gem. § 6 Abs. 4 NNVG beteiligt.

Arbeitsgemeinschaft mit den Verkehrsunternehmen

B1.3.2

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Erstellung des Nahverkehrsplans im Rahmen eines gemeinsamen Arbeitskreises mitgewirkt.

B2 Organisation des ÖPNV

Am ÖPNV in der Region Braunschweig sind verschiedene Akteure beteiligt. Zentraler Akteur ist der ZGB als Aufgabenträger für den ÖPNV. Er stellt den Nahverkehrsplan als zentrales Steuerungsinstrument für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Braunschweig auf.

Bei Verkehren, die über die Verbandsgrenze hinweg führen, sind gemeinsame Lösungen mit den benachbarten Aufgabenträgern zu entwickeln.

Für die Erbringung der Verkehrsleistungen sind die Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) zuständig. Sie sind die Vertragspartner der Fahrgäste und damit der direkte Ansprechpartner für die Fahrgäste. Das Verkehrsangebot wird auf der Grundlage des Nahverkehrsplans entwickelt. Während im SPNV die Verkehrsleistungen über Verkehrsverträge gesichert werden, gelten im ÖSPV eigenwirtschaftliche Verkehre und Verkehrsverträge. Genehmigungsbehörde für Verkehre im ÖSPV ist die LNVG. Die Genehmigungsbehörde hat die Festlegungen im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Für die Bereitstellung von Fahrzeugen für das ENNO hat der ZGB eine Tochtergesellschaft gegründet, die die Aufgabe hat, die Fahrzeuge zur Erbringung der Verkehrsleistungen zu beschaffen und an das EVU zu vermieten. In den anderen Fällen werden die Fahrzeuge über den Fahrzeugpool der LNVG oder vom jeweiligen Eisenbahn- bzw. ÖSPV-Unternehmen bereitgestellt.

Die Verkehrsleistungen werden auf Schiene und Straße abgewickelt. Für die Eisenbahninfrastruktur sind die DB Netz AG (Streckeninfrastruktur) und die DB Station&Service AG (Stationen) zuständig, für die Straßen die Straßenbaulastträger, für Haltestellen die Kommunen.

Für Aus- und Umbauten können im Eisenbahnbereich bei Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan Finanzmittel über das Schienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) bereitgestellt und bei Großprojekten über das GVFG-Bundesprogramm beantragt werden. Für den ÖSPV können für Großprojekte Finanzmittel über das GVFG-Bundesprogramm und für weitere Maßnahmen Finanzhilfen über das ÖPNV-Förderprogramm des Landes beantragt werden. Ursprünglich sollte das GVFG-Bundesprogramm 2019 enden. Bund und Länder einigten sich Ende 2015 auf eine Fortführung des GVFG-Bundesprogramms, die im bisherigen Umfang erfolgen soll. Die Antragstellung und Bewilligung erfolgt über die LNVG auf der Grundlage der Festlegungen im Nahverkehrsplan.

Für unterstützende Maßnahmen wie Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) können die Kommunen auf der Grundlage der Festlegungen im Nahverkehrsplan Finanzhilfen über das ÖPNV-Förderprogramm des Landes beantragen.

Die Zusammenhänge sind in der Abbildung B2/1 dargestellt.

Die Festlegung der Tarife liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen sowie dem ZGB, die in der VRB zusammengeschlossen sind.

Im Folgenden werden die Unternehmen vorgestellt, die den ÖPNV im Großraum Braunschweig durchführen.

Konzessionierte Verkehrsunternehmen (ÖSPV, Stand 01.01.2016)

B2.1

In der Region 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 auch Karte B2.1), die Betriebshöfe und Busabstellplätze sind in Karte B2.1 dargestellt und in Tabelle B2.1 aufgelistet:

1. Regionalbus Braunschweig GmbH**2. Haller Busbetrieb GmbH**

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

3. Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig

Die Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG) betreibt die Stadtverkehre in Salzgitter, Wolfenbüttel, Helmstedt und Bad Harzburg. Zwischen SZ-Bad, SZ-Lebenstedt bzw. SZ-Thiede und Braunschweig verkehren die Linien 603/631, 620/601 und 602 der KVG. Des Weiteren werden umfassende Gebiete des Landkreises Helmstedt mit Verbindungen in Richtung Wolfsburg sowie verschiedene Relationen in den Landkreisen Wolfenbüttel und Goslar durch das Verkehrsunternehmen im Linienverkehr bedient.

4. Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH

Die Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH betreiben im südwestlichen Teil des Landkreises Wolfenbüttel verschiedene Linien sowie die Linie 335 Wolfsburg – Oebisfelde, die von Wolfsburg über die im Norden des Landkreises Helmstedt gelegenen Ortschaften bis nach Oebisfelde führt.

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. Die Firma ist kein Verbundpartner, erkennt aber den VRB-Tarif an und gibt Fahrausweise gem. VRB-Tarif für Binnenfahrten im VRB auf der Linie 470 aus.

6. Braunschweiger Verkehrs-GmbH

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

7. Wolfsburger Verkehrs-GmbH

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

8. Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH

Das Verkehrsgebiet der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH (VLG) umfasst fast die gesamte Fläche des Landkreises mit Ausnahme der Bereiche Wittingen/Hankensbüttel und Meinersen. Einige der Omnibuslinien stellen 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 und betreibt die RegioBus-Linie 730 von Braunschweig nach Sickte, die ab Sickte als normale Buslinie über Evessen bis Schöppenstedt führt. Außerdem betreibt das Unternehmen die Linie 731 Schöppenstedt/Cremlingen – Sickte – Wolfenbüttel.

10. Kraftverkehr Mundstock GmbH

11. Peiner Verkehrsgesellschaft mbH

Das Verkehrsgebiet der Kraftverkehr Mundstock GmbH (KVM) erstreckt sich über die östlichen Gebiete des Landkreises Peine sowie den Stadtverkehr Peine. Die Betriebsführung für mehrere Linien im Landkreis Peine wurde der Tochter Peiner Verkehrsgesellschaft mbH übertragen. Die Peiner Verkehrsgesellschaft mbH ist seit 2006 Verbundpartner im Verbundtarif Region Braunschweig.

12. 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.

13. Stadtbus Goslar GmbH

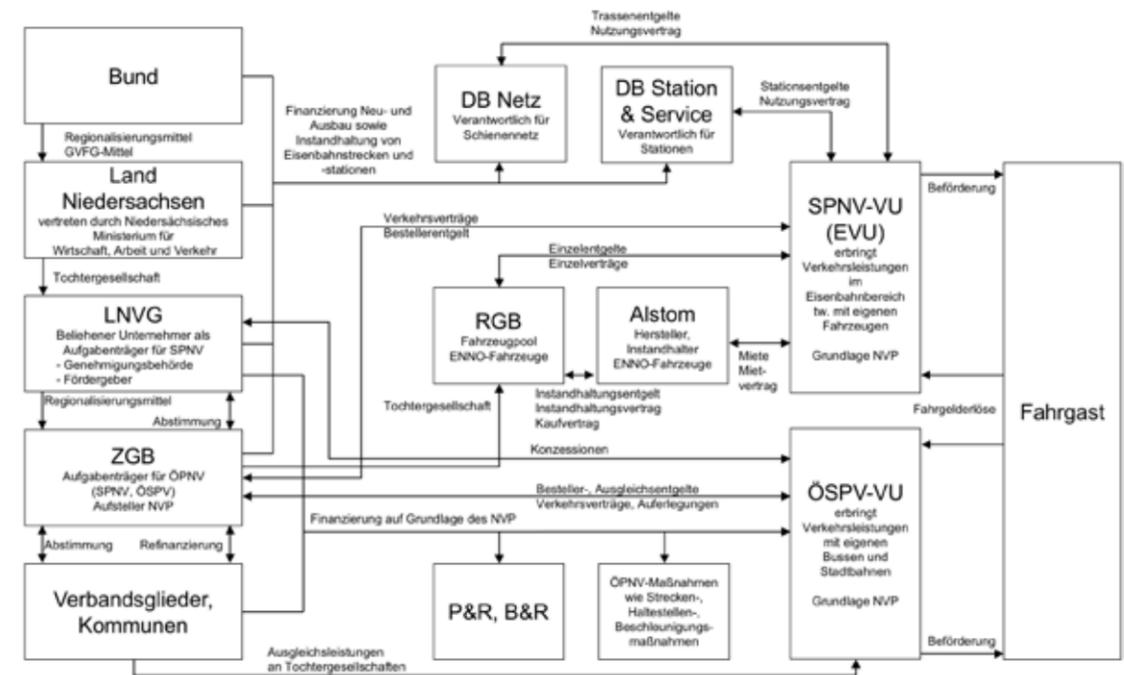
Die Stadtbus Goslar GmbH führt den Linienverkehr im Stadtgebiet Goslar ohne Jerstedt, Hahnenklee- Bockswiese und ohne das frühere Gebiet der Stadt Vienenburg durch. Die Stadtwerke Goslar haben ihren Verkehrsbetrieb in die Stadtbus Goslar GmbH ausgegliedert. Der Stadtbus Goslar GmbH wurden sämtliche Aufgaben übertragen, die mit der Durchführung des Verkehrs im Zusammenhang stehen.

14. Bischof-Brauner GbR

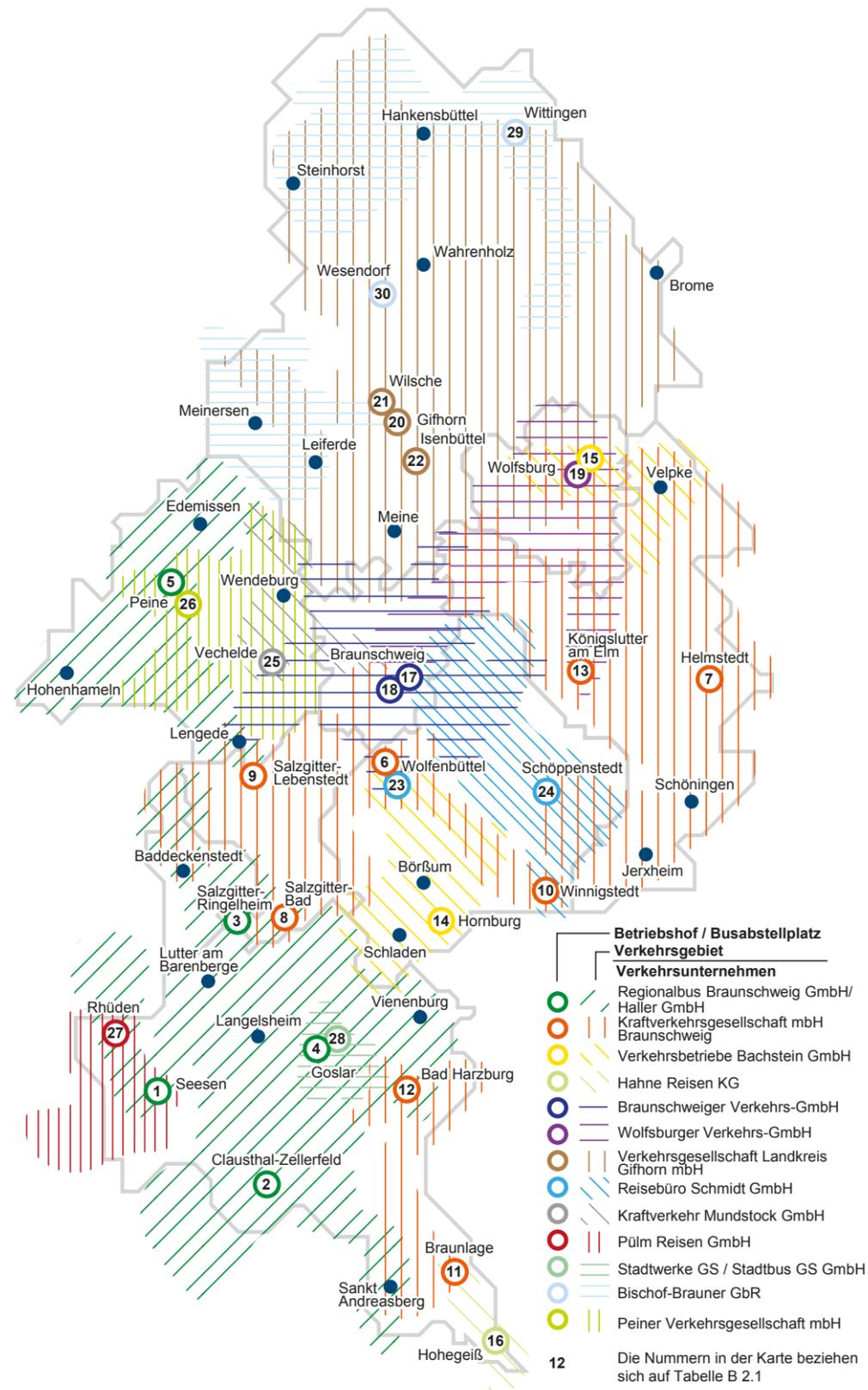
Im Landkreis Gifhorn führt die Bischof Brauner GbR den Linienverkehr in den Gemeinden Wittingen und Hankensbüttel, sowie in der Samtgemeinde Meinersen bis nach Gifhorn durch. Die Bischof-Brauner GbR ist seit 2007 Verbundpartner im Tarifverbund Region Braunschweig.

Zuständigkeiten im ÖPNV in der Region Braunschweig

Abb.
B2.1



Karte B2.1 Verkehrsgebiete der konzessionierten Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig



Betriebshöfe und Busabstellplätze der konzessionierten Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig

Tabelle B2.1

Nr.	Betriebshöfe und Abstellplätze	Straße	Ort
Regionalbus Braunschweig GmbH			
1	Seesen	Braunschweiger Straße	38723 Seesen
2	Clausthal-Zellerfeld	Bahnhofstraße 7	38678 Cl. - Zellerfeld
3	SZ-Ringelheim	Bahnhofstraße 65	38259 Salzgitter
4	Goslar	Stapelner Straße 6	38644 Goslar
5	Haller Busbetrieb GmbH	Am VfB-Platz 3	31224 Peine
Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig mbH			
6	Wolfenbüttel	Salzdahlumer Straße 136	38302 Wolfenbüttel
7	Helmstedt	Dieselstraße 7	38350 Helmstedt
8	SZ-Bad	An der Finkenkuhle 57 - 59	38259 Salzgitter
9	SZ-Lebenstedt	An der Finkenkuhle 12 - 20	38226 Salzgitter
10	Winnigstedt		38670 Winnigstedt
11	Braunlage	Dr. Heinrich Jasper Platz 2	38700 Braunlage
12	Bad Harzburg	Bismarckstraße 10	38667 Bad Harzburg
13	Königsutter am Elm	Rieseberger Weg	38154 Königsutter am Elm
Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH			
14	Hornburg	Vor dem Dammtor 18	38315 Hornburg
15	Wolfsburg-Vorsfelde	Heinrichswinkel 1	38448 Wolfsburg
Hahne Reisen KG			
16	Hohegeiß	Lange Str. 2	38700 Braunlage
Braunschweiger Verkehrs-GmbH			
17	Tram-Depot	Am Hauptgüterbahnhof 28	38126 Braunschweig
18	Busbetriebshof	Lindenbergallee 50	38126 Braunschweig
Wolfsburger Verkehrs-GmbH			
19	Wolfsburg	Borsigstraße 28	38446 Wolfsburg
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH			
20	Gifhorn	Wolfsburger Str. 1	38518 Gifhorn
21	Gifhorer Verkehrsbetriebe GmbH I	Wilscher Weg 9	38518 Gifhorn
22	Kraftverkehrsbetriebe Isenbüttel GmbH	Am Krainhop 2	38550 Isenbüttel
Reisebüro Schmidt GmbH			
23	Wolfenbüttel „SchmidtTerminal“	Halchtersche Straße 33	38304 Wolfenbüttel
24	Schöppenstedt	Südstraße 11	38170 Schöppenstedt
Kraftverkehr Mundstock GmbH			
25	Vechelde-Wedtlenstedt	Kurze Wanne 1	38159 Vechelde
Peiner Verkehrsgesellschaft mbH			
26	Peine	Am VfB Platz 3	31226 Peine
Pülm Reisen GmbH			
27	Rhüden	Schlackenstraße 16	38723 Seesen
Stadtbus Goslar GmbH			
28	Goslar	Stapelner Straße 6	38644 Goslar
Bischof-Brauner GbR			
29	Frank Brauner	Kakerbeck 3	29378 Wittingen
30	Bischof Reisen GmbH & Co. KG	Wittinger Straße 31 - 33	29392 Wesendorf

B2.2 Eisenbahnverkehrsunternehmen (SPNV, Stand 01.01.2016)

In der Region Braunschweig bieten folgende Verkehrsunternehmen Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an (siehe Karte B2.2):

1. DB Regio AG (Region Nord, Verkehrsbetrieb Niedersachsen)

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Dieselnetz Niedersachsen-Südost 1“ (DINSO 1) von der DB Regio AG (Region Nord) betrieben. Dieses umfasst in der Region die Strecken von Braunschweig nach Salzgitter-Lebenstedt (RB44), Schöppenstedt (RB45) und Herzberg (RB46). Das Netz wird unter dem Namen „Harz-Weser-Netz“ vermarktet.

2. erixx GmbH

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Dieselnetz Niedersachsen-Südost 2“ (DINSO 2) von der erixx GmbH, die mehrheitlich Großteil zum Netinera-Verkehrskonzern gehört, betrieben. Dieses Teilnetz umfasst in der Region die Strecken von Braunschweig nach Uelzen (RB47), Bad Harzburg (RB42) und Goslar (RB43). Weiter gehört die Linie von Bad Harzburg nach Hannover (RE10) zum DINSO 2. Die Angebote der erixx in der Region werden unter dem Namen „Harz-Heide-Bahn“ vermarktet.

3. DB Regio AG (Region Südost, Verkehrsbetrieb Sachsen-Anhalt)

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Elektro-Netz Nord“ (ENORM) von der DB Regio AG (Region Südost) betrieben. Dieses umfasst in der Region die Strecke von Braunschweig nach Burg bei Magdeburg (RB40).

Außerdem betreibt die DB Regio Südost das Altmark-Börde-Anhalt-Netz (ABA), welches in der Region die Strecken von Wolfsburg nach Stendal (RB35) und Magdeburg (RB36/RE6) umfasst. Das ABA wird im Dezember 2018 in das neue Wettbewerbsnetz Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos B (DISA B) integriert. Beide Netze der DB Regio Südost werden unter dem Namen „Elbe-Saale-Bahn“ vermarktet.

4. metronom Eisenbahngesellschaft mbH

In der Region Braunschweig wird das SPNV-Teilnetz „Elektro-Netz Niedersachsen-Ost“ (ENNO) von der metronom Eisenbahngesellschaft mbH, die mehrheitlich den Verkehrskonzernen Netinera und BeNeX gehört, betrieben. Dieses Teilnetz umfasst in der Region die Strecken von Hildesheim über Braunschweig nach Wolfsburg (RE50) und von Wolfsburg nach Hannover (RE30).

5. WestfalenBahn GmbH

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

6. Transdev Sachsen-Anhalt GmbH

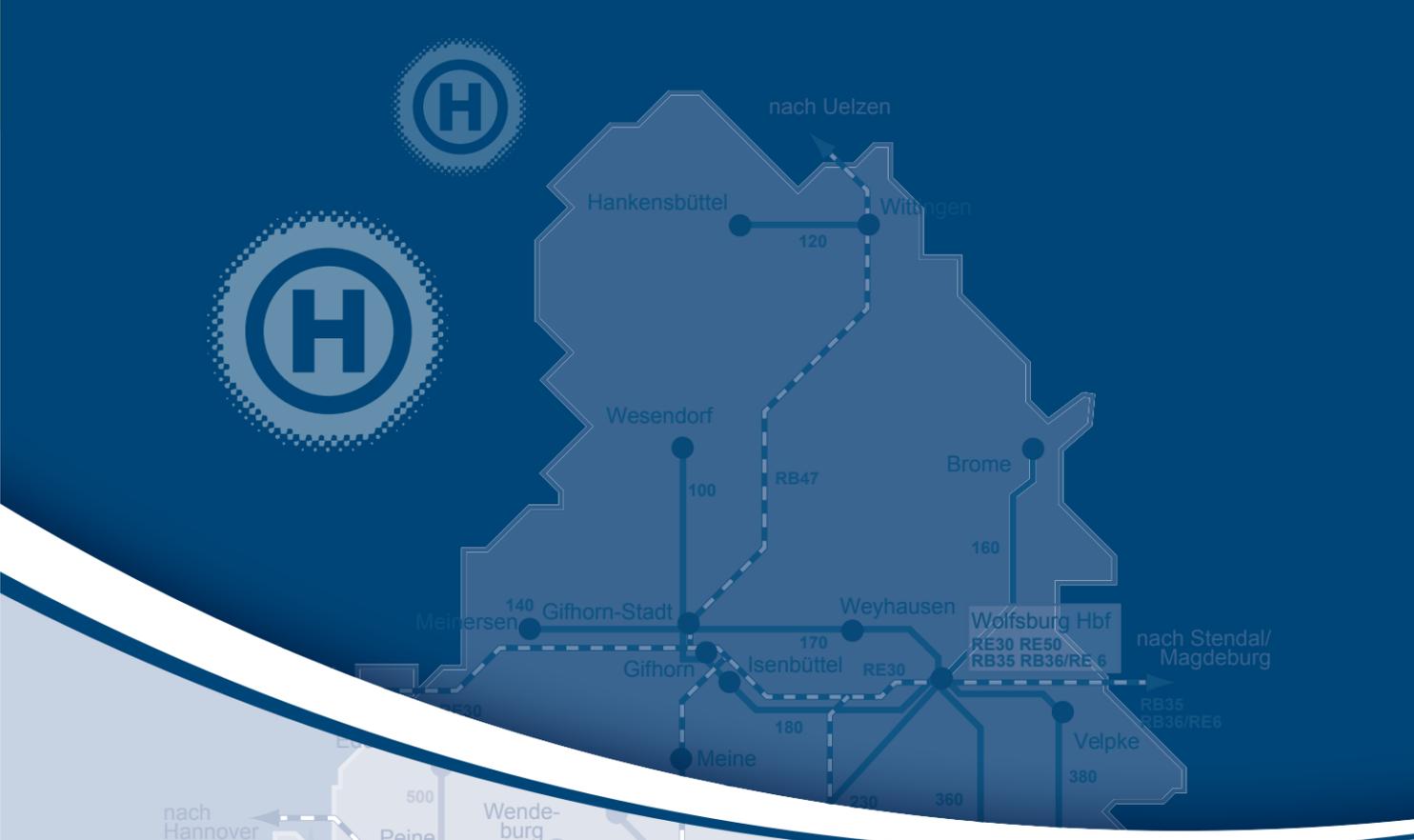
In der Region Braunschweig werden die SPNV-Wettbewerbsnetze Nordharznetz (NHN) und RX Halle-Goslar (Halle - Goslar) von der Transdev Sachsen-Anhalt GmbH betrieben, die zum Transdev-Verkehrskonzern gehört. Beide Netze werden im Dezember 2018 durch das neue Wettbewerbsnetz Dieselnetz Sachsen-Anhalt, Teillos A (DISA A) abgelöst. Nordharznetz (HEX21 und 24) und RX4 Halle - Goslar (HEX4) sorgen zusammen für einen stündlichen Taktverkehr auf der Strecke von Halle (Saale) über Halberstadt nach Goslar und eine zweistündliche Direktverbindung von Magdeburg über Halberstadt nach Goslar (HEX21).

Zusätzlich bietet Transdev über den Nordharznetz-Vertrag noch vereinzelte Direktzüge an Wochenenden und Feiertagen von Goslar über Halberstadt und Magdeburg nach Berlin an.



Karte B2.2

Netze der Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region Braunschweig



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

