

Fachbereich: 4  
Fachbereichsleiter: Herr Rosenthal

**Drucksache-Nr.: SG-X/201/2019/1**

**Nahverkehrsplan 2020 - 2025 des Regionalverbandes Großraum  
Braunschweig; Stellungnahme.**

**Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>am</b>	<b>TOP</b>	<b>Status</b>
Samtgemeindeausschuss	21.08.2019		nicht öffentlich
Rat der Samtgemeinde Oderwald	21.08.2019		öffentlich

**Finanzielle Auswirkungen:**

Produktsachkonto:	Ergebnishaushalt xxxxx-xxxxx-xxxxxx	Finanzhaushalt xxxxx-xxxxx-xxxxxx
Mittel stehen zur Verfügung:	ja/nein	
Gesamtausgaben:		
Jährliche Folgekosten:		
Jährliche Abschreibungen:		

**Sachverhalt:**

**Allgemeine Hinweise:**

Die Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr sind gem. § 6 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes verpflichtet, für einen Zeitraum von jeweils fünf Jahren einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Zentraler Akteur ist der Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Er stellt den Nahverkehrsplan (NVP) als zentrales Steuerungsinstrument für die Entwicklung des ÖPNV in der Region Braunschweig auf.

Der Nahverkehrsplan gibt Standards für Angebot und Marketing vor, die die Verkehrsunternehmen in der Fahrplangestaltung umsetzen; Zuwendungen für den Bau von Verkehrsanlagen und Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen werden auf Basis des NVP entschieden.

Nach § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bildet der NVP den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Bei der Aufstellung des NVP sind die Nahverkehrsunternehmen zu beteiligen.

Für die Erbringung der Verkehrsleistungen sind die Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) zuständig.

**Grundsätze und Ziele des NVP gemäß § 2 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG):**

- Verkehre sollen im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden.
- Bei der Ausgestaltung des ÖPNV im Rahmen der Aufstellung des NVP soll eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als Aufgabe der

Daseinsvorsorge sichergestellt werden.

- Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV soll gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr der Vorrang eingeräumt werden, sofern der Nutzen dieser Maßnahmen bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.
- Bei der Ausgestaltung des ÖPNV ist insbesondere zu berücksichtigen, dass sich das Bedienungsangebot nach den Bedürfnissen der Bevölkerung richten soll, sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den ÖPNV anzustreben sind, bei Fahrzeugen und Verkehrsanlagen bestimmte Anforderungen beachtet und generell den Belangen von Frauen angemessen Rechnung getragen werden soll.

#### Zielvorstellungen des RGB zur Ausgestaltung des ÖPNV:

Vor dem Hintergrund der Ziele aus dem Masterplan „100% Klimaschutz für den Großraum Braunschweig“ soll die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr durch eine komplette oder teilweise Verlagerung von Wegen im motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV (auch in Verbindung mit P+R) gesenkt werden.

Damit die Bürgerinnen und Bürger, die in der Region Braunschweig leben oder sich dort aufhalten, Leistungen des ÖPNV in Anspruch nehmen können, sollen sie unabhängig von der Siedlungsgröße Zugang zum ÖPNV erhalten.

Nach den Vorgaben des PBefG ist für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im NVP 2020 wird das Ziel der Barrierefreiheit auf die Menschen mit Behinderungen im engeren Sinne, Menschen mit altersbedingten Mobilitätseinschränkungen und Menschen mit reisebedingter Mobilitätseinschränkung erweitert.

Die Attraktivität soll durch direkt geführte, umsteigefreie Verbindungen gesteigert werden, um eine wettbewerbsgerechte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu ermöglichen.

Wartezeiten für die ÖPNV-Kunden an den Abfahrtzugangsstellen sollen reduziert werden.

Vorzusehen sind Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung und Erhöhung der Fahrplanstabilität im Verkehrsnetz

#### **Maßnahmenvorschläge und ergänzende Hinweise für das Gebiet der Samtgemeinde Oderwald:**

In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landkreis Wolfenbüttel, den Gemeinden und den Verkehrsunternehmen wurde im Jahr 2016 ein Achsen- und Erschließungskonzept entwickelt, das Teil des Nahverkehrsplans 2016 ist und im NVP 2020 fortgeführt wird. Dieses Bedienungskonzept bildet die ÖPNV Achsenverbindungen ab, gliedert Orte zu einem Erschließungsraum (zugeordnete Verkehrsräume) und zeigt auf, wie diese Räume mit Ergänzungs- oder Zubringerverkehren an definierten Verknüpfungspunkten an die ÖPNV-Achsenverbindungen anschließen. Dadurch soll ein ÖPNV-System entstehen, das für alle Bereiche eine flächendeckende Bedienung sichert und eine Mobilität durch ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr ermöglicht.

In der näheren Betrachtung wird im Nahverkehrsplan bei den Entwicklungs- und Verbesserungspotentialen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) differenziert.

Der SPNV auf dem Samtgemeindegebiet wird ausschließlich durch die Bahnlinien RB 42 und 43 auf dem Streckennetz Braunschweig – Wolfenbüttel – Vienenburg/Bad Harzburg – Goslar abgedeckt (siehe ab Seite 150 im Nahverkehrsplanentwurf). Beide RB-Linien sind derzeit mit einem Stundentakt versehen. Die SPNV-Linie ist damit eine wesentliche Verkehrsachse innerhalb des Landkreises und zudem Teil der ÖPNV-Achse zwischen der Stadt und dem Landkreis Wolfenbüttel und der Stadt Braunschweig. Die wesentliche Bedeutung dieser Verkehrsachse wird nicht zuletzt durch den Prüfauftrag hervorgehoben, ob

zwischen Wolfenbüttel und Schladen ein zusätzlicher Zugang zum SPNV geschaffen werden muss bzw. kann (s.a. Seite 153 des Nahverkehrsplans, Prüfauftrag P5). Aufgrund der Wichtigkeit der Verkehrsachse wird darum gebeten eine Reaktivierung des Haltepunktes „Hedwigsburg“ sowie eine Erweiterung des Fahrplangebotes hin zu einem Halbstundentakt in die Prüfung mit aufzunehmen.

Begründet durch die wesentliche Verkehrsachse zwischen SPNV und ÖPNV wurde im Herbst 2018 ein neues Buslinienkonzept von der Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH umgesetzt. Das neue Buslinienkonzept bindet die Bahnhöfe Schladen und Börßum verstärkt ein und bietet Umsteigeverbindungen zur Bahn.

Der ÖSPV auf dem Samtgemeindegebiet wird ausschließlich durch die Teilnetze 62 Braunschweig – Salzgitter - Wolfenbüttel und 72 Wolfenbüttel – Elm-Asse – Oderwald – Schladen-Werla abgedeckt (siehe ab Seite 337 bzw. 378 im Nahverkehrsplanentwurf).

Zu möglichen Neuausrichtungen bzw. Verbesserungsmöglichkeiten im ÖSPV wird nachfolgend Bezug genommen:

Nach Einführung des neuen Buslinienkonzeptes ist festzustellen, dass Busse, die den Bahnhof Börßum erreichen, mit wenigen bzw. gar keinen Fahrgästen besetzt sind. Gleichzeitig ist am Bahnhof Börßum eine Zunahme des P&R- und des sogenannten Mama-Taxen-Verkehrs zu verzeichnen. Dies könnte auf die Zubringerfunktionen der Linien 751 und 755 zu den Bahnhaltdepunkten Schladen und Börßum zurückzuführen sein. Im Nachgang zum neuen Buslinienkonzept ist zu gewährleisten, dass die Verbindungen des neuen Linienfahrplans einer nochmaligen kritischen Prüfung unterzogen werden. Hier muss eine Verbesserung der Fahrtdauer bzw. Anschlusssituation für die Einwohnerinnen und Einwohner der Samtgemeinde Oderwald erreicht werden. Erreicht werden muss auch eine bessere Anbindung des ÖPNV an die Zugverbindungen in Richtung Braunschweig.

Durch das neue Buslinienkonzept können die Einwohner aus Ohrum den Hausarzt in Kissenbrück nicht mehr mit dem ÖSPV erreichen. Hier sollte wieder ein entsprechendes Angebot geschaffen werden.

Mit dem neuen Buslinienkonzept wurde das ALT-Angebot im Bereich der Samtgemeinde Oderwald ausgeweitet. Nach Auffassung der Samtgemeinde Oderwald ist das ALT-Angebot aber nicht ausreichend beworben.

Der Teil westlich des Oderwaldes in den Gemeinden Flöthe und Cramme verfügt nicht über eine ÖPNV-Verbindung zum zugeordneten Grundzentrum Börßum. Allerdings ist die dorthin gerichtete Mobilität sehr gering, so dass eine Busverbindung über Heiningen nach Börßum erfahrungsgemäß auch nicht nachgefragt wird.

Die Mobilität aus Klein Flöthe, Groß Flöthe und Cramme ist stark auf Salzgitter und Wolfenbüttel ausgerichtet. Die Verbindung nach Salzgitter-Lebenstedt wird über die Buslinie 607 der KVG Braunschweig von Klein Flöthe über Cramme nach Salzgitter-Lebenstedt bzw. Wolfenbüttel abgewickelt. Die Linie bietet hauptsächlich Fahrten zwischen Klein Flöthe, Groß Flöthe und Cramme und Salzgitter-Lebenstedt. In Wolfenbüttel-Leinde haben diese Fahrten Anschluss an die RegioBus-Linie 630 von/nach Wolfenbüttel, so dass die Kreisstadt mit einer Umsteigezeit zu erreichen ist. Über einige direkte Fahrten und diese Verknüpfung wird von Montag bis Freitag auch die Schülerbeförderung von/nach Wolfenbüttel sichergestellt. Die zum Teil langen Übergangszeiten aus/in Richtung der Stadt Wolfenbüttel sind zu reduzieren.

Die Anbindung an Salzgitter-Bad über die Verknüpfung der Linie 607 mit den Linien 603, 610 oder 612 der KVG Braunschweig an verschiedenen Umsteigepunkten. Diese Verknüpfungen sind unübersichtlich und sollten zugunsten einer klaren und an allen Verkehrstagen einheitlichen Verknüpfung z. B. in Salzgitter-Flachstöckheim oder -Lobmachersen aufgegeben werden. Für die Kunden am besten wäre eine direkte Verbindung nach Salzgitter-Bad, die allerdings höhere Kosten verursachen würde. Da die Erhöhung der

Attraktivität des Fahrplanangebotes aus den Gemeinden Flöthe und Cramme bereits mit Nahverkehrsplan 2016-2020 avisiert war, wird jetzt im Nahverkehrsplan 2020-2025 eine umgehende Umsetzung der angestrebten Maßnahmen erwartet.

Begrüßt wird, dass das Achsen und Erschließungskonzept für die Samtgemeinde Oderwald als „Beispiel- und Experimentiergebiet“ vorgesehen ist, um innovative Lösungen für die erschließende Mobilität zu finden.

Im Nahverkehrsplan 2020 wird im Zuge der Weiterentwicklung des Tarifsystems eine Optimierung des Fahrkartenangebotes bzgl. Einfachheit und Transparenz, Leistungsgerechtigkeit, flexibler Nutzung und günstiger Tarife bei gleichzeitiger Erreichung einer steigenden Nutzerfinanzierung angestrebt. Um den SPNV und ÖSPV gerade auch in ländlichen Bereichen mit mehreren Tarifzonen attraktiver zu gestalten, bedarf es eines Tarifsystems mit angemessenem Preisgefüge. Vor diesem Hintergrund sollte eine perspektivische Vereinheitlichung des Tarifs modellhaft geprüft und berechnet werden.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Samtgemeinderat wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

- **Der vorgetragenen Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2020 wird zugestimmt.**

gez.

M. Lohmann

Anlagen: Keine