

# *Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2020*

Anmerkungen und Kritik von



Robert Slawski

Leonhard Pröttel

Reinhard Siekmann

Stefan Vockrodt

Peter Westphal

Martin Schwerter

*September 2019*

# Inhalt

Zusammenfassung .....	3
Allgemeine Vorbemerkungen .....	4
Anmerkungen zum vorliegenden Entwurf .....	5
Struktur des regionalen ÖPNV .....	7
Allgemeine Überlegungen .....	7
Anregungen .....	8
Beispiel 1: Teilnetz Papenteich .....	13
Beispiel 2: Teilnetz Lehre: Fiktionaler Rückblick auf die Geltungsperiode des Nahverkehrsplans 2020 .....	21
Schienenpersonennahverkehr Braunschweig – Wendeburg .....	23
Exkurs: ÖPNV zwischen dem RGB und Sachsen-Anhalt .....	23

# Zusammenfassung

Die Initiative MoVeBs hat den Entwurf des Nahverkehrsplans 2020 durchgesehen und muss leider feststellen, dass es sich im Wesentlichen nur um eine Fortschreibung des bestehenden Plans von 2016 handelt. Vor allem fehlt ein Plan für den Ausbau des schienengebundenen ÖPNV in der Region; hier wird nur das bisherige fortgeschrieben, ohne den kommenden Deutschland-Takt und auch ohne die Pläne und Initiativen zu berücksichtigen, das Schienennetz der Region zu erweitern.

Insbesondere vermissen wir eine übergeordnete Netzstruktur, die aus den bisherigen, jedem Verbandsunternehmen eigenen Teilnetzen eine an den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiertes Netz entwickelt, das einem modernen Verkehrsverbund angemessen ist. Dazu entwickelt diese Stellungnahme einige Vorschläge, die an zwei regionalen Teilnetzen im Norden Braunschweigs und am Beispiel des grenzüberschreitenden Verkehrs ins Nachbarland Sachsen-Anhalt vorgestellt und konkretisiert werden.

# Allgemeine Vorbemerkungen

Der vorliegende Entwurf zum Nahverkehrsplan 2020 (NVP20) beeindruckt beim ersten Ansehen und enttäuscht bei näherem Hinsehen. Enttäuscht vor allem, da er nur eine optisch überarbeitete Fassung des NVPs von 2016 ist.

Vor allem vermissen wir eine integrative Netzkonzeption für die Region, die die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner\_innen des Verbandsgebietes erfasst und berücksichtigt. Die Teilnetze entsprechen überwiegend den seit Jahrzehnten von den einzelnen lokalen und regionalen ÖPNV-Unternehmen gepflegten Angeboten, doch günstige Verbindungen zwischen die Grenzen der Gebietskörperschaften überschreitenden Ortschaften fehlen weitgehend, zumindest wenn es um Verbindungen abseits der auf die Zentren zielenden Linien geht. Teilweise gibt es keine direkten Linien von Ortsteilen zu Gemeindezentren, wie in Teilen der Gemeinde Wendeburg. Hier sollte dringend Abhilfe geschaffen werden, z.B. durch Einrichtung örtlicher ALT-Verbindungen.

Der vorliegende Entwurf enttäuscht, weil der notwendige Ausbau der Schienenverbindungen nur randständig erwähnt wird. Dies gilt insbesondere für die Ausweitung des schienengebundenen Angebots auf neue Strecken, wie beispielsweise Braunschweig – Wendeburg – Harvesse oder Peine – Salzgitter Ringelheim oder auch Schöppenstedt – Schöningen. Von Strecken, deren Trasse die Grenzen des Verbandsgebiet überschreitet, insbesondere solchen, die nach 1945 getrennt wurden, sei hier nur am Rande die Verbindung Jerxheim – Dedeleben genannt, die derzeit mit dem bestehenden Straßen-ÖPNV mehrere Stunden und große Umwege für die Bewältigung von knapp 6 km Luftlinie erfordert! Hier wünschen wir uns etwas mehr den „Blick über den Tellerrand“, also eine die Landesgrenzen überschreitende Zusammenarbeit der entsprechenden Aufgabenträger.

Er enttäuscht, weil Aufgaben und Kompetenzen des Verkehrsverbundes unklar bleiben. Auch weil eine kooperative Integration der einzelnen Verbundsunternehmen offenbar weiterhin unterbleiben soll. Eine Verknüpfung der Teilnetze zu einem Verbundnetz, ein Verbundfahrplan mit entsprechenden Verknüpfungen und garantierten Anschlüssen – in Einzelfällen immerhin ansatzweise vorhanden, z.B. die Verknüpfung von RE60/70 zur Buslinie 450 am Bahnhof Vechelde – scheint nicht angestrebt zu werden.

Wir beschränken uns im Folgenden auf einige allgemeine Anmerkungen und gehen dann ausführlicher auf die Struktur des regionalen ÖPNV ein und machen für zwei räumlich begrenzte, aber einander berührende Teilgebiete Vorschläge für eine Neustrukturierung der Teilnetze, die wir als weitgehend kostenneutral ansehen, bzw. für die wir als Basis die Schaffung eines schienengebundenen Angebots vorschlagen.

## Anmerkungen zum vorliegenden Entwurf

Die Entwurfsfassung des NVP20 beschreibt im Hinblick auf die geplante Verdoppelung der Fahrgastzahlen bei der Deutschen Bahn AG lediglich den Status Quo. Es ist zu beschreiben, wie eine erhebliche Leistungssteigerung zu realisieren ist! Insgesamt ist anzustreben, den Modal Split im ÖPNV im ländliche Raum auf mindestens 10%, und in den Oberzentrum auf mindestens 20% anzuheben.

Anregungen für eine bessere Vernetzung des ÖPNVs im Umland der Oberzentren haben wir unten erarbeitet.

Im Entwurf wird eine bessere Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen gefordert. Die dazu erforderlichen Maßnahmen und Strategien sind konkret zu benennen. Insbesondere muss die Rolle des Verkehrsverbundes (s.u.) klar definiert werden. In den Netzplänen der einzelnen Verkehrsunternehmen sind alle Linien, die im Verkehrsgebiet fahren, abzubilden. Wünschenswert sind zudem Liniennetzpläne, die das ganze Verbundgebiet abdecken und elektronisch einfach verfügbar sind.

Die **Vernetzung lokaler Buslinien** verschiedener Teilnetze/Verkehrsunternehmen gestaltet sich insbesondere an politischen bzw. kommunalen Grenzen schwierig (s.u.). Dadurch wird das Potenzial des ÖPNV besonders im suburbanen Raum zwischen den Ober- und Mittelzentren nicht ausgeschöpft. Der Aufgabenträger hat Strategien zu entwickeln, um diesen Mangel zu beheben.

Es sind praktikable Finanzierungskonzepte zu entwickeln für den Fall, dass eine lokale Buslinie in mehreren kommunalen Gebieten verkehrt. Dazu gehören auch entsprechende Finanzierungsmodelle, die die Kosten und Einnahmen entsprechend aufteilen.

Dem NVP20 Entwurf fehlen Auflistungen von (vermutlich ländlichen) Bereichen mit einer **ÖPNV-Unterversorgung**. Ein Versorgungsziel ist seitens des Aufgabenträgers zu definieren.

Regiobuslinien sind in Hinsicht auf ihre **Angebotstransparenz** (Taktregelmäßigkeit und einheitlicher Linienweg) zu beurteilen und ggf. sind Verbesserungen zu benennen (z.B. Regiobus WOB-HE im nahen Bereich von WOB). Auch sollte man überlegen, den Komfort der auf diesen Linien eingesetzten Fahrzeuge anzuheben. Des Weiteren sind Umsteigepunkte zwischen regionalen Linien mit ansprechendem Komfort und Aufenthaltsqualität zu gestalten. Barrierefreiheit ist weitmöglichst auch auf dem „flachen Land“ zu gewährleisten.

Die Tabellen zu den **Hauptmobilitätsströmen** sind durch zusätzliche prozentuale Angaben in ihrer Aussagekraft zu erhöhen (vgl. nachfolgendes Beispiel).

Hauptmobilitätsströme der Gemeinde Lehre:

<i>nach Gemeinde / Landkreis</i>	<i>ÖV</i>	<i>IV</i>	<i>Gesamt</i>
Wolfsburg	541 (6,7%)	7.450 (93,3%)	7991
Braunschweig	616 (10,8%)	5.078 (89,2%)	5694
Cremlingen	21 (4,1%)	491 (95,9%)	512

(WVI 2010) > 500 Personenfahrten/Werktag (NVP20 Entwurf, Seite 262)

Es wird erwähnt, dass die nicht schienengebundenen **ÖPNV-Beziehungen über die Grenzen des Verbandsgebietes** hinaus verbessert werden sollen. Das betrifft sowohl lokale Buslinien als auch Verbindungen über weitere Entfernungen. Das Vorgehen ist zu konkretisieren. Bei regionsübergreifenden Buslinien über weitere Entfernungen ist die Einführung von schnellen Qualitätsbussen zu überprüfen, die sich am Standard der Bahn orientieren: Hoher Komfort, Klimatisierung, WLAN, Platzreservierung, WC, überregionaler Tarifverbund.

Das Angebot sollte stark auf **Steigerung der Fahrgastzahlen** ausgerichtet sein mit dem Ziel einer möglichen Überführung in ein Bahnangebot (WOB-Salzwedel, WOB-Klötze, Oschersleben-Schöningen-Schöppenstedt, Halberstadt-Dettum-Braunschweig, Halberstadt – Schöppenstedt, Braunschweig-Celle).

Das Dokument beschreibt die Einführung der **Echtzeit-Technologie**, die etwa zur halben Laufzeit des NVP20 abgeschlossen sein wird. Wie wird das System weiterentwickelt, welche weiteren Dienste können implementiert werden?

Im Entwurf werden häufig **flexible Bedienformen** genannt. Was ist darunter im Hinblick auf ÖPNV-Innovationen zu verstehen?

Die **Tarifstruktur** ist so alt, wie der Verbundtarif: 20 Jahre. Dem Dokument ist zu entnehmen, dass kontinuierlich über den Zeitraum 2020 bis 2025 Mittel für die Weiterentwicklung des Tarifs eingeplant sind. Welche Eigenschaften des Tarifs werden zeitnah verändert? Welche Innovationen bei den Bezahlssystemen werden angestrebt? Im Jahr 2025 sollten bargeldlose automatische Systeme etabliert sein, die sich am Anspruch des Nutzers orientieren. Wer zum Beispiel schnell, komfortabel mit wenigen Umstiegen in den Hauptverkehrszeiten unterwegs sein möchte, sollte einen vergleichsweise hohen Fahrpreis zahlen.

**Kundendialog:** Der RGB sollte sich regelmäßig dem Gespräch mit den Kunden öffnen.

# Struktur des regionalen ÖPNV

## Allgemeine Überlegungen

Die Region Braunschweig ist durch starke Heterogenität und Dezentralität geprägt. Sie verfügt über mehrere Oberzentren (Braunschweig, Wolfsburg, Salzgitter), liegt am Fuß der Mittelgebirgsschwelle zwischen Flach- und Hochland und ist historisch aus Teilen unterschiedlicher Länder zusammengewachsen. Dies wird im Vergleich mit der Region Hannover oder Magdeburg und Umgebung deutlich, wo es ein klar definiertes Zentrum und eine darauf ausgerichtete Struktur für Verwaltung, Wirtschaft, Verkehr etc. gibt. Dadurch ergeben sich besondere Schwierigkeiten in der Planung und Erschließung der Region in allen Bereichen und in der politischen Umsetzbarkeit, bzw. der Akzeptanz der Bürger.

Die Region ist abstrakt über das Modell der Zentralen Orte nach Walter Christaller beschreibbar. Dieses in der Raumplanung angewandte Modell beschreibt die Gliederung von Regionen in Orte unterschiedlicher Zentralität in Ober-, Mittel- und Unterzentren und wie ein Raum erschlossen werden kann, damit Verwaltung, Verkehr etc. gut und effizient funktionieren. Um eine klare Zuordnung aller Orte zu Verwaltungszentren zu erreichen ist die Region in fünf Landkreise und drei kreisfreie Großstädte unterteilt.

Die Unterteilung ist für die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs und die

Siedlungsentwicklung aber äußerst nachteilig, wie sich an den Gemeindegrenzen zeigt. Dort bestehen zwar oft Verbindungen in die benachbarten Orte der gleichen Gemeinde, Orte auf der anderen Seite der Gemeindegrenze sind durch den ÖV aber nur selten angebunden. Die vielfältigen, grenzüberschreitenden Verbindungen wirtschaftlicher und sozialer Art bietet der ÖV nicht an. Diese werden daher mit anderen Verkehrsträgern zurückgelegt.

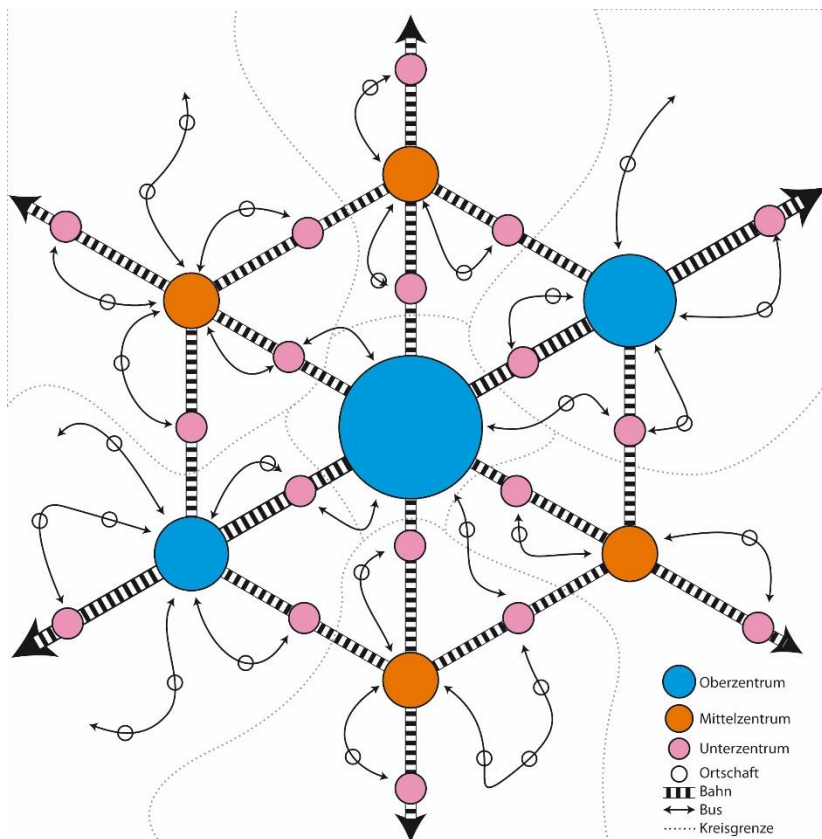


Abbildung 1: Piktogramm der ÖPNV-Struktur der Region mit den unterschiedlich gewichteten Zentren. Die meisten Verbindungen des ÖPNV enden an den Kreisgrenzen.

Die strenge Zuordnung von Orten zu Verwaltungsobjekten befriedigt zwar den Wunsch nach örtlichen Kompetenzbereichen, trägt aber nicht zu einem funktionierenden (öffentlichen) Verkehr oder einer abgestimmten Siedlungsentwicklung bei.

## Anregungen

Der ÖPNV ist für die gesamte Region und die Verknüpfungsbereiche zu den umliegenden Regionen als Gesamtnetz zu entwickeln und die Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Orten und Zentren entsprechend den nachgefragten Verbindungen (nicht nur bestehende ÖV-Nachfrage, sondern Gesamtheit aller Mobilitätsbedürfnisse) abzubilden. Die einzelnen, heute den Verwaltungsgrenzen entsprechenden Teilnetze sind aufzugeben und durch solche zu ersetzen, die ihre Grenzen an wichtigen ÖV-Knoten haben. Die Grenzen sind also als Übergänge und Verknüpfungen zu verstehen und nicht als Hindernisse für den ÖV. Ein Zielnetz muss für alle Orte ausreichende Bedienfrequenzen, Fahrtzeiten und Verknüpfungen in die Umgebung aufweisen. Es soll hierarchisiert sein und nach klaren Kriterien Orte nach ihrer Wichtigkeit an das Netz anschließen.

Dies ist eine wichtige Aufgabe für den Verkehrsverbund, dessen Tätigkeit sich nicht nur auf

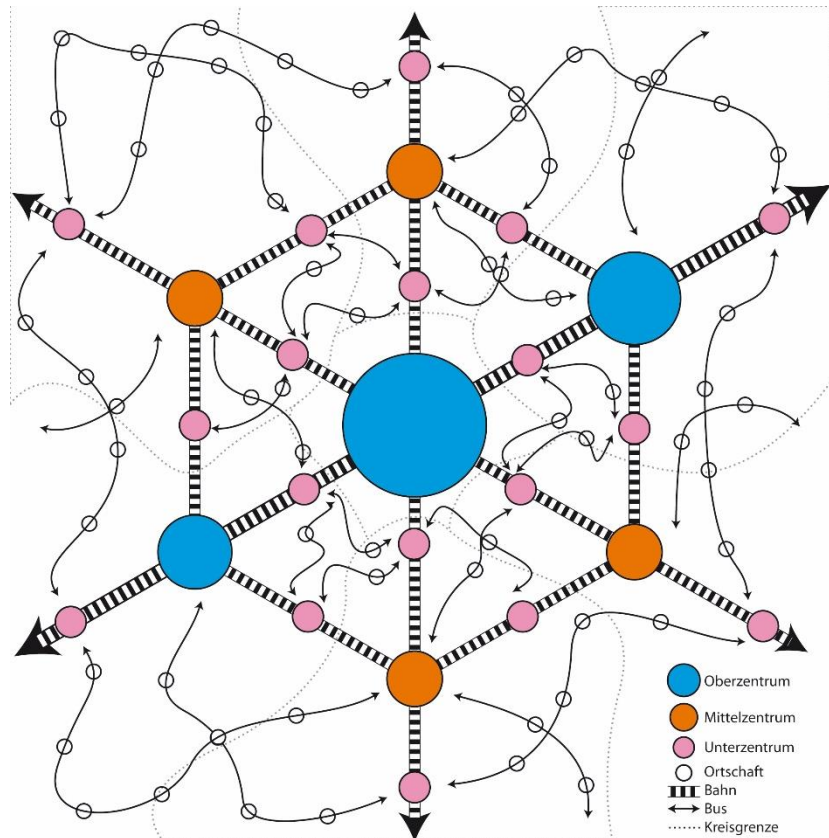
- Marketing
- Vertrieb
- Informationssysteme
- Qualität
- Abrechnung

beschränken darf. Natürlich gehören auch diese Punkte zu einem attraktiven Angebot im ÖV. Was den Fahrgast aber besonders und zuerst interessiert, ist die Antwort auf die Frage, wie komme ich von A nach B und das möglichst direkt, ohne Umstiege, oder wenn doch, dann mindestens gesichert. Der – verständliche – Wunsch des Fahrgastes nach eben die Grenzen einer Gebietskörperschaft überschreitenden Fahrtmöglichkeiten ist zu erfüllen. Daher muss die Verbundgesellschaft Eingriffsmöglichkeiten auf die Linien- und Angebotsgestaltung erhalten; eine bessere Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen ist zwingend zu realisieren, Maßnahmen und Strategien dazu sind mit Priorität zu erarbeiten.



## Linienfindung

Lokale Erschließungslinien sind grundsätzlich immer zwischen zentralen Orten, also Unterzentren oder höher zu führen und an ihren Enden, innerhalb oder außerhalb der Region, mit dem regionalen Verkehr zu verknüpfen. Linien, die allein an einem Ort ohne weitere Verbindungen enden, sind in jedem Fall zu vermeiden, da sie wie Sackgassen funktionieren und somit den Fahrgästen zu wenige Fahrtoptionen bieten.



## Takte

Für die Region ist ein mittelfristig integrierter Taktfahrplan analog

*Abbildung 2: Piktogramm der vorgeschlagenen ÖPNV-Struktur. Der ÖV deckt die ganze Region integrativ ab.*

zum Deutschlandtakt einzuführen. Mindestbedien- und Taktzeiten können der Tabelle auf Seite 12 entnommen werden.

## Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte in den Zentren dienen als Ansiedlungsschwerpunkte für Arbeitsplätze, Dienstleistungen, Handel und Verwaltung. Somit werden langfristig Verbindungen mit weniger Umstiegen erreicht, als bei einer dezentralen Ansiedlung. Außerhalb von Unterzentren oder höher sollen Ansiedlungen von Arbeitsplätzen nur in begründeten Einzelfällen möglich sein, wenn eine gute ÖV-Erschließung gewährleistet ist. Der Regionalverband wird aufgefordert, nach den eben genannten Kriterien für Verknüpfungspunkte nach Orten und Haltestellen genau Verknüpfungspunkte zu definieren.

## Multimodalität

An allen Verknüpfungspunkten des ÖV sollen auch Umstiege von und zu anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes möglich sein. Hier sind insbesondere Bikesharing-Systeme, gesicherte Fahrrad-Abstellanlagen sowie Radwege und Pendlerparkplätze (P+R) zu nennen.

## Datenerhebung und ÖV-Verbesserung

Die in den vorigen Abschnitten dargestellte starre Linienführung stellt eine Minimalversorgung dar, die auf Basis von Nutzerdaten stetig zu verbessern ist. Im Rahmen der Entwicklung einer regionalen, multimodalen

Mobilitäts-App können auf freiwilliger Basis Daten zu Quelle, Weg, Ziel, Zeit, und eventuell Anlass von Fahrten im Verbandsgebiet erhoben werden. Weiterhin sollen verfügbare Daten anderer Anbieter mit einfließen und die Datenbasis besonders auch um Daten von nicht-ÖV-Nutzern erweitern, um das Angebot auf diese Zielgruppe hin zu verbessern. Erfahrungen im Ausland zeigen, dass dadurch schon kurzfristig deutliche Verbesserungen des ÖV ohne großen Aufwand möglich sind.<sup>1</sup>

## **Oberzentren**

Die drei Oberzentren sind die drei Großstädte Salzgitter, Braunschweig und Wolfsburg. Sie verfügen über eine diversifizierte Dienstleistungslandschaft, eine große und heterogene Bewohnerschaft, Arbeitsplätze mit teilweise hochspezialisiertem Anforderungsprofil, ein für eine Provinz reichhaltiges Kulturangebot und zentrale Verwaltungsdienstleistungen. Sie sind damit größter Anziehungspunkt für Mobilitätsbedürfnisse in der Region. Die Städte Braunschweig und Wolfsburg sind weiterhin Verknüpfungspunkte zwischen regionalem und überregionalen Bahnverkehr.

Durch die hohen Einpendlerzahlen sind die Verkehrssysteme der Oberzentren in der Hauptverkehrszeit überlastet. Die regionalen Buslinien zu den oberzentralen Verknüpfungspunkten sind daher auf dem Stadtgebiet als exklusives Verkehrssystem auf eigenen Verkehrskörpern zu führen. Die regionalen Bahn- und Buslinien sind daher entweder als Stadtbahn oder als BRT-System mit der Option eines Ausbaus zu einer Stadtbahn herzustellen. Sie müssen hohe Reisegeschwindigkeiten und Halte nur an Verknüpfungspunkten mit dem lokalen Bus- und Bahnverkehr vorweisen.

Verknüpfungspunkte mit dem überregionalen Verkehr müssen entsprechend gestaltet sein, so dass die lokalen, regionalen und überregionalen Bus- und Bahnverkehre bequem miteinander verknüpft sind.

## **Mittelzentren**

Mittelzentren sind die Kreisstädte der Landkreise, oder wichtige Mittelstädte im südlichen und nördlichen Randbereich der Region (z.B. Wittingen oder Clausthal-Zellerfeld). Sie bieten wichtige Verwaltungs- Dienstleistungen, spezialisierte Dienstleistungen, Kulturangebote, ein Handelsangebot des periodischen Bedarfes, sowie Arbeitsplätze. Mittelzentren müssen schnell, sicher und komfortabel an die übrigen Mittel und Oberzentren vorrangig per Bahn angeschlossen werden. Dabei ist der Standard einer S-Bahn anzustreben, also mindestens halbstündliche, direkte und schnelle Verbindungen mit Halten nur in Unterzentren und wichtigen Dörfern. Die Verknüpfungspunkte der Mittelzentren dienen dabei auch dem Anschluss der lokalen Netze an die übrigen Mittel- und Oberzentren und sind entsprechend großzügig zu gestalten und mit allen notwendigen Service-Angeboten zu versehen. Hierzu zählen auch Angebote anderer Mobilitätsdienstleister, wie Carsharing, Bikeshaaring mit Servicepunkt, Taxenstände etc.

---

<sup>1</sup> <https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/mobilitaet-in-vilnius-app-trafi-revolutioniert-den-stadtverkehr-a-1196674.html>

## Unterzentren

Unterzentren sind meist größere Dörfer oder Kleinstädte zwischen 2.000 und bis zu 10.000 Einwohnern und dienen den umliegenden Dörfern, Weilern und Gehöften als Standort von Infrastruktur. Sie sind daher Verknüpfungspunkt der lokalen Buslinien und der Regionalen Bahn- und Buslinien mit den Mittel- und Oberzentren, teilweise auch mit den benachbarten Regionen. Unterzentren sind daher mit zentral gelegenen Verknüpfungspunkten für alle Buslinien mit entsprechenden Service-Angeboten auszustatten. Sie sind in einem Halbstundentakt mit den Mittel- und Oberzentren zu verbinden. Langfristig sind diese Verbindungen per Schiene (Stadtbahn Braunschweig, oder SPNV) anzubieten. Die benachbarten Unterzentren sollen stündlich durch lokale Erschließungsbusse angeschlossen werden. In den Unterzentren sind mindestens an den Verknüpfungspunkten weitere Mobilitätsangebote vorzusehen, wie min. zwei Carsharing-Fahrzeuge, einen ausreichend großen, bei Nutzung des ÖV kostenfreien Pendlerparkplatz, überdachte Abstellanlagen für Fahrräder und eine Bikesharing-Station.

## Dörfer

Dörfer sind größere Ansammlungen von meist Wohngebäuden mit bis zu 2.000 Einwohnern mit teilweise rudimentärer Infrastruktur des täglichen Bedarfs, welche heutigen Ansprüchen jedoch nicht genügt. Sie sind heute kaum noch durch Landwirtschaft geprägt, stellen stattdessen einen wesentlichen Anteil der Wohnflächen für einen breiten Durchschnitt der arbeitenden Bevölkerung. Die überwältigende Mehrheit der arbeitenden Bevölkerung der Dörfer sind heute Pendler, welche in den umgebenden Ober- und Mittelzentren arbeiten. Dörfer sind mindesten stündlich an zwei benachbarte Unterzentren oder höher anzuschließen. Dabei ist dafür zu sorgen, dass die Umsteigebeziehungen in die Mittel- und Oberzentren attraktive Verbindungen für Pendler schaffen, da diese die hauptsächliche Zielgruppe neben den Schülern stellen.

Jedes Dorf sollte ein eigenständiges Zentrum mit Anschluss an den ÖV haben, wo weitere Grundlegende Dienstleistungen angeboten werden (multiples Haus) und wo andere Verkehrsträger mit dem ÖV verknüpft werden. So sind je Dorf an mindestens einer Haltestelle ein Bikesharing-Angebot und überdachte Fahrradständer vorzusehen.

## Weiler

Weiler sind kleine Siedlungen mit mehreren Gebäuden und bis zu 300 Einwohnern und meist landwirtschaftlich geprägt. Sie verfügen meist über keine eigene Infrastruktur und sind daher besonders auf Verbindungen in die umliegenden Orte angewiesen. Daher sollen sie mit regulären Busverbindungen mindestens alle zwei Stunden an mindestens ein Unterzentrum angebunden werden.

## Gehöfte

Gehöfte sind frei in der Landschaft stehende, meist ländliche Gebäude oder Gebäudegruppen mit weniger als 12 Einwohnern. Diese rechtfertigen keinen Linienbetrieb mit Bussen, benötigen dennoch einen Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr als Daseinsfürsorge. Daher sollten sie über ein Anruf-Linientaxi (ALT) oder eine

reguläre Busverbindung in Fahrradentfernung von max. 2km angebunden werden. Es müssen mindestens vier Bus/Zugpaare je Tag angeboten werden.

## Zusammenfassung

Die Anforderungen für die einzelnen Siedlungstypologien sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

	<b>Anschluss an höheres Zentrum (mindestens)</b>	<b>Anschluss über- regionaler Verkehr</b>	<b>Taktdichte (mindestens)</b>	<b>Fahrtzeit zum Mittel- zentrum (maximal)</b>	<b>Verknüpfungspunkt</b>
<b>Oberzentren</b>	-	Ja	Alle 15 min	-	Alles
<b>Mittelzentren</b>	Oberzentrum	Ja	Alle 30 min	-	Rad, Pendler, Carsharing, Taxen
<b>Unterzentren</b>	Mittel- /Oberzentrum	Optional	Alle 30 min	30 min	Rad, Pendler, Carsharing
<b>Dörfer</b>	Unterzentrum	Nein	Alle 60 min	45 min	Rad, Carsharing opt.
<b>Weiler</b>	Unterzentrum	Nein	Alle 120 min	60 min	Rad optional
<b>Gehöfte</b>	Unterzentrum	Nein	Bei Bedarf	60 min	-

## Beispiel 1: Teilnetz Papenteich

### Bestand

Die Samtgemeinde Papenteich wird durch 7 Linien der VLG erschlossen.<sup>2</sup>

**111** von Braunschweig-Wenden über Groß Schwülper, Leiferde nach Gifhorn

**112** von Adenbüttel über Rethen, Vordorf, Eickhorst nach Braunschweig-Wenden

**113** von Groß Schwülper nach Braunschweig-Wenden

**114** von Diddlese über Hillerse, Leiferde nach Gifhorn

**194** von Groß Schwülper über Diddlese, Adenbüttel nach Meine

**195** von Schwülper über Rothemühle, Walle zurück nach Schwülper

**196** von Schwülper über Rethen, Vordorf nach Meine

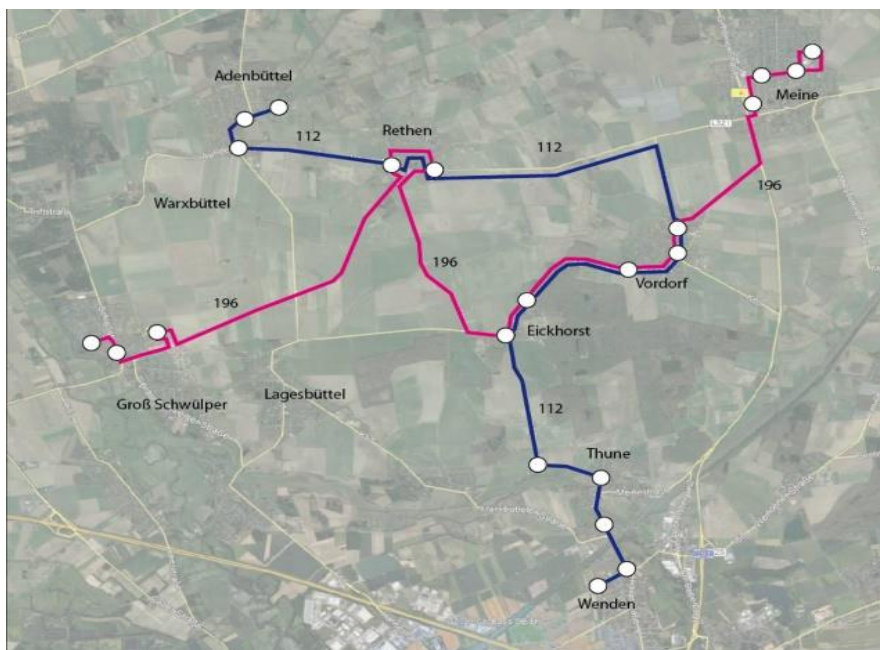


Abbildung 3: Linienführung der Linie 112 und 196

Adenbüttel wird dabei regelmäßig und verlässlich nur von der Linie 112 nach Braunschweig-Wenden angebunden. Außerhalb des Schulverkehrs sind keine regelmäßigen Fahrten in zumutbarer Zeit nach Groß Schwülper und Meine möglich.

Daher ist die Prüfung des Anschlusses von Adenbüttel an die Linie 196 nach Groß Schwülper und Meine im Nahverkehrsplan berücksichtigt.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Regionalverband Braunschweig, Nahverkehrsplan 2016, S 161

<sup>3</sup> Regionalverband Braunschweig, Nahverkehrsplan 2016, S. 160



Die Linie 112 verkehrt stündlich zwischen 5:20 und 20:09 Uhr mit einer Pause um 15:30 Uhr. Die Fahrtlänge eines Umlaufs beträgt ca. 28 km. Die Linie 196 verkehrt stündlich zwischen 6:00 und 21:00 Uhr. Die Fahrtlänge eines Umlaufs beträgt ca. 31 km.

Die heutige Linienführung der 196 führt zu einer Umlaufzeit von exakt 60 Minuten, daher ist eine Schleifenfahrt nach Adenbüttel betrieblich nur mit deutlichen Mehrkosten machbar. Die Linie 112 hat eine Umlaufzeit von 50 Minuten, was zu einer Pause von 10 Minuten in Adenbüttel Sportplatz führt. Eine Verlängerung nach Groß Schwülper ist in dieser Zeit nicht möglich. Die Verbindung beider Linien bietet die Möglichkeit, den Ort Adenbüttel besser durch den ÖPNV an und für die umliegenden Orte zu erschließen.

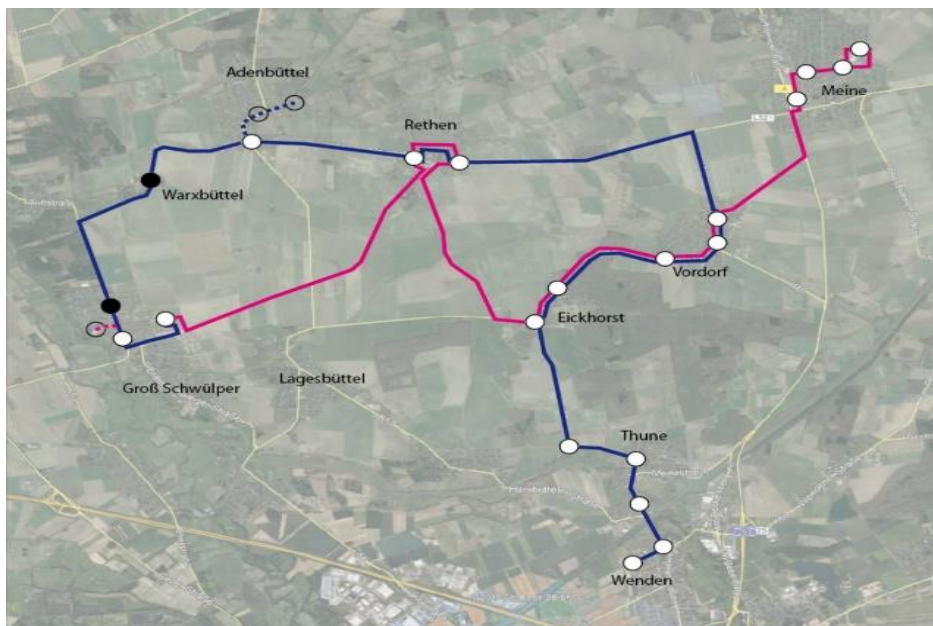


Abbildung 4: Zukünftige Linienführung der Linie 112 und 196

### Variante 1 – Verlängerung der 112 nach Groß Schwülper ohne Schleifenfahrt in Adenbüttel

Die Linie 112 fährt von Braunschweig-Wenden über Thune, Eickhorst, Vordorf, Rethen Adenbüttel, Warxbüttel nach Groß Schwülper. In Adenbüttel erfolgt keine Schleifenfahrt nach Adenbüttel-Sportplatz. Warxbüttel wird regelmäßig angefahren, ebenso erfolgt ein Halt in Groß Schwülper- Am Walde. Der Halt in Groß Schwülper-Schule entfällt dafür. Es ergibt sich zwischen Groß Schwülper-OBS und Meine-Schulzentrum eine Umlaufzeit von 57 Minuten für die Linie 196. Zwischen Wenden-Heideblick und Groß Schwülper-OBS ergibt sich eine Umlaufzeit von 57 Minuten.

Die Linie 196 beginnt in Groß Schwülper-OBS und führt ab da auf identischem Linienweg nach Meine zum Schulzentrum.

Wird die Abfahrtszeit der 112 in Wenden-Heideblick verschoben, können die Busse in Groß Schwülper-OBS die Linie wechseln. Direkte Verbindungen werden so häufiger. Adenbüttel wird an die Orte Groß Schwülper und Meine angebunden. Die Erschließung des Ortes ist aber deutlich schlechter, da nur die Haltestelle Masch

angefahren werden kann, da ansonsten die Umlaufzeiten zu groß werden. Eine Schleifenfahrt in nur einer Fahrtrichtung ist denkbar, aber nicht optimal.

Ja nach Fahrplanlage kann die Verlängerung der Linie 112 nach Groß Schwülper für Rethen eine Taktverdichtung von 60 auf 30 Minuten nach Groß Schwülper mit sich bringen. Die Fahrtlänge eines Umlaufs beträgt ca. 64 km. Sie ist damit um ca. 5 km länger als die Fahrtlängen der 112 und 196 heute in Summe.

Der Fahrplan sieht dann wie folgt aus:

<b>Fahrplan Linie 112/196</b>			
<b>(Rückfahrt von unten nach oben lesen)</b>			
		<b>Hinfahrt</b>	<b>Rückfahrt</b>
Wenden Heideblick		:1	:57
1 Stöckheim Salzdahlumer			
Weg	ab	:3	:3
111 GF Gesundheitsamt	an	:14	:14
191 GF Steinweg		:40	:40
- Aschenkamp		:2	:56
Thune am Kanal		:3	:55
- Krugplatz		:4	:54
- Siedlung		:4	:54
- Frickenmühle		:5	:53
Eickhorst Ortsmitte		:8	:50
Vordorf Eickhorster Straße		:12	:46
- Sportplatz		:13	:45
- Lindenplatz		:14	:44
Rethen Kirche		:18	:40
- Heinrichstraße		:20	:38
112/196 Adenbüttel			
Adenbüttel Hestern		:22	:36
- Masch		:23	:35
- Warxbüttel Ort		:25	:33
Groß Schwülper Am Walde		:28	:30
- Poststraße		:29	:29
- Hauptstraße		:30	:28
- OBS	an	:31	:27
- OBS	ab	:32	:26

480 BS Rathaus	ab	:2	:2
113 BS Heideblick	ab	:19	:19
195 Groß Schwülper OBS	ab	:26	:26
113 BS Heideblick	ab	:28	:28
484 BS Rühme	ab	:32	:32
111 GF Gesundheitsamt	ab	:33	:33
111 BS Heideblick	ab	:34	:34
Rethen Kirche		:37	:21
- Heinrichstraße		:38	:20
112/196 Adenbüttel		:38	:20
Eickhorst Abzweig Thune		:42	:16
- Ortsmitte		:43	:15
Vordorf Eickhorster Straße		:46	:12
- Sportplatz		:47	:11
- Kirche		:48	:10
- Schule		:49	:9
Meine Am Sande		:53	:5
- Bahnhof	an	:55	:3
197 GF Händelstraße	ab	:0	:0
192 Meine Grüner Weg	ab	:1	:1
191 BS Heideblick	ab	:2	:2
191 GF Steinweg	ab	:2	:2
RB 47 BS Hbf	ab	:34	:34
- Bahnhof	ab	:57	
- Zuckerallee		:58	:0
- Am Zellberg		:58	:0
- Schulzentrum		:58	:0
480 BS Rathaus		:2	
113 BS Heideblick		:19	
195 Groß Schwülper OBS		:26	
113 BS Heideblick		:28	
484 BS Rühme		:32	
111 GF Gesundheitsamt		:33	
111 BS Heideblick		:34	



## Variante 2 – gemeinsame Ringlinie mit Enden in Meine und Groß Schwülper

Die beiden Linien werden zu einer gemeinsamen neuen Linie zusammengeführt. Diese erschließt von Meine kommend in einem Ring die Orte Vordorf, Eickhorst, Lagesbüttel, Groß Schwülper, Warxbüttel, Adenbüttel, Rethen und führt über Vordorf, Eickhorst und Thune nach Wenden-Heideblick.

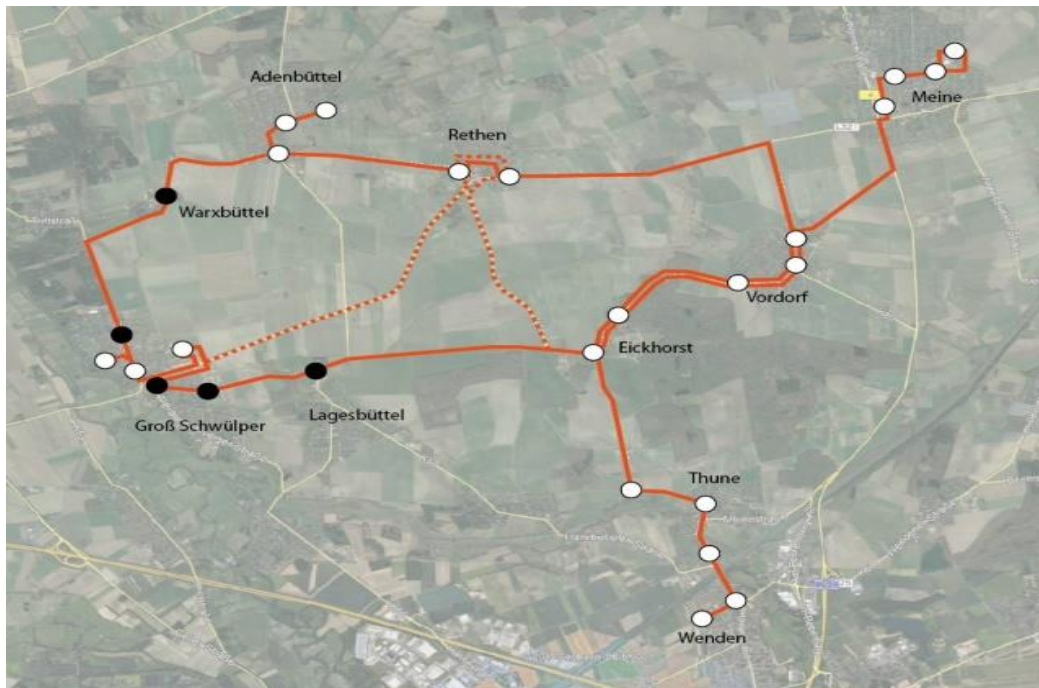


Abbildung 5: Mögliche Führung einer Ringlinie bestehend aus den Linien 112 und 196

Die heute erschlossenen Haltestellen werden weiterhin alle bedient. Hinzu kommen Halte in Warxbüttel, und Groß Schwülper-Am Walde. Von Groß Schwülper-OBS kommend, können die Busse über die Haltestelle Kirchstraße und die neu einzurichtenden Haltestellen Dössekamp und Lagesbüttel-Rotdornallee auch den Ostteil Groß Schwülpers und den Nordteil Lagesbüttels erschließen. Rethen wird nicht mehr direkt an Groß Schwülper angebunden, sondern über den Weg durch Adenbüttel. Die Fahrtzeit von Rethen Kirche nach Groß Schwülper-Hauptstraße verlängert sich so von 7 auf 17 Minuten. Nach Meine besteht eine umsteigefreie Verbindung über die Fahrt über Adenbüttel, Groß Schwülper, Lagesbüttel, Eickhorst und Vordorf mit einer Fahrtzeit von 42 Minuten. Die direkte Fahrt nach Meine-Bahnhof mit 18 Minuten Fahrtzeit ist nicht mehr möglich. Durch einen Umstieg in Vordorf, ist aber eine Fahrt nach Meine möglich und dauert 14 Minuten. In der Gegenrichtung führt die Umsteigemöglichkeit zu einer Fahrtzeit von nur 12 Minuten nach Rethen-Kirche, was eine Fahrtzeitverkürzung von 3 Minuten darstellt.

Die Umlaufzeit für die gesamte Linie beträgt 1 Stunde 59 Minuten. Durch den Entfall des Halts in Groß Schwülper-Schule oder eine Fahrt direkt von Groß Schwülper-OBS über die L321 nach Eickhorst kann die Umlaufzeit verkürzt werden. Die Pausen in Adenbüttel entfallen. Um die Pausenzeiten der Busfahrer\*innen einhalten zu können, muss ein Wechsel der Busfahrer nach einer bestimmten Zeit erfolgen.

Die Fahrleistung eines Umlaufs liegt bei ca. 64 km und damit 5 km über der heutigen Fahrleistung.

Hier ergibt sich folgender Fahrplan:

<b>Fahrplan Linie 112/196</b>			
<b>(Rückfahrt von unten nach oben lesen)</b>			
		<b>Hinfahrt</b>	<b>Rückfahrt</b>
Wenden Heideblick		:1	:59
1 Stöckheim Salzdahlumer			
Weg	ab	:3	:3
111 GF Gesundheitsamt	an	:14	:14
191 GF Steinweg		:40	:40
- Aschenkamp		:2	:58
Thune am Kanal		:3	:57
- Krugplatz		:4	:56
- Siedlung		:4	:56
- Frickenmühle		:5	:55
Eickhorst Ortsmitte		:8	:52
Vordorf Eickhorster Straße		:12	:48
- Sportplatz		:13	:47
Umstieg von Rethen nach			
Meine			
- Lindenplatz		:14	:46
Rethen Kirche		:18	:42
- Heinrichstraße		:20	:40
112/196 Adenbüttel			
Adenbüttel Hestern		:22	:38
- Masch		:23	:37
- Ortsmitte		:24	:39
- Sportplatz		:25	:38
- Ortsmitte		:26	:37
- Warxbüttel Ort		:29	:34
Groß Schwülper Am Walde		:32	:31
- Schule		:33	:30
- Poststraße		:34	:29
- Hauptstraße		:35	:28
- OBS	an	:36	:27
- OBS	ab	:37	:26

480 BS Rathaus	ab	:2	:2
113 BS Heideblick	ab	:19	:19
195 Groß Schwülper OBS	ab	:26	:26
113 BS Heideblick	ab	:28	:28
484 BS Rühme	ab	:32	:32
111 GF Gesundheitsamt	ab	:33	:33
111 BS Heideblick	ab	:34	:34
- Kirchstraße (neu)		:39	:24
- Dössekamp (neu)		:40	:23
Lagesbüttel Rotdornallee			
(neu)		:43	:20
Eickhorst Abzweig Thune		:47	:16
- Ortsmitte		:48	:15
Vordorf Eickhorster Straße		:51	:12
- Sportplatz		:52	:11
- Kirche		:53	:10
- Schule		:54	:9
Meine Am Sande		:58	:5
- Bahnhof	an	:0	:3
197 GF Händelstraße	ab	:0	:0
192 Meine Grüner Weg	ab	:1	:1
191 BS Heideblick	ab	:2	:2
191 GF Steinweg	ab	:2	:2
RB 47 BS Hbf	ab	:34	:34
- Bahnhof	ab	:57	
- Zuckerallee		:58	:2
- Am Zellberg		:59	:1
- Schulzentrum		:0	:0
480 BS Rathaus		:2	:2
113 BS Heideblick		:19	:19
195 Groß Schwülper OBS		:26	:26
113 BS Heideblick		:28	:28
484 BS Rühme		:32	:32
111 GF Gesundheitsamt		:33	:33
111 BS Heideblick		:34	:34

### **Fazit:**

Adenbüttel wird an die Linie 196 angeschlossen und erhält somit eine regelmäßige und verlässliche Anbindung nach Groß Schwülper, Meine und die dazwischen liegenden Orte. Die Fahrtzeit nach Wenden bleibt gleich.

Für Rethen ergeben sich längere Fahrtzeiten nach Groß Schwülper. Die Fahrtzeit nach Meine verkürzt sich, wenn man zu einem Umstieg in Vordorf bereit ist.

Die Kosten für die Änderung des Linienweges sind überschaubar, da nur wenig zusätzliche Fahrleistung benötigt wird. Wenn Bereitschaft für den Bau der zusätzlichen Bushaltestellen in Lagesbüttel und Groß Schwülper besteht, kann die Erschließung auch dieser Orte verbessert werden.

## Beispiel 2: Teilnetz Lehre: Fiktionaler Rückblick auf die Geltungsperiode des Nahverkehrsplans 2020

In der Region Braunschweig begann ab 2020 mit dem „Echtzeitprojekt“ die durchgängige Digitalisierung des ÖPNV. Busse und Bahnen füllten sich merklich. Der Stadtbahnausbau in Braunschweig wurde gerade noch rechtzeitig umgesetzt, um den Fahrgastansturm zu bewältigen. Erst die im Frühjahr 2024 in Betrieb genommene Bahn zwischen Braunschweig und Wendeburg führte zusammen mit und anderen Regionalbahnen und den neuen Stadtteilbahnhöfen zu einer gewissen Entlastung des innerstädtischen ÖPNV.

Auch auf dem Lande tat sich einiges: In Lehre musste der Fahrplan der Regionalbuslinie auf einen Viertelstundentakt verdichtet werden, neue CO<sub>2</sub>-neutrale Doppelgelenkbusse wurden dafür angeschafft. Nur noch jeder zweite Bus fährt in die Innenstadt und ist dort mit anderen Regionalbuslinien verknüpft. Die anderen Busse enden am neu entstandenen Regionalknoten Braunschweig, Bhf. Gliesmarode, der nun viele Umsteigemöglichkeiten in die Region bietet.

Während der Entwurfsphase des NVP 20 forderte die Gemeinde Lehre eine bessere Vernetzung mit den benachbarten Grundzentren. Angebote von der Gemeinde Lehre nach z.B. Königslutter und nach Meine wurden diskutiert.

2021 startete die Linie 387 regelmäßige Fahrten im Stundentakt zwischen Lehre und Königslutter. Von dieser Linie profitieren auch die Orte Boimstorf, Rieseberg, Ochsendorf, so wie Rotenkamp, Scheppau und Bornum, die durch Aufspaltung der Linie im Zweistundentakt bedient werden.

Verstärkerfahrten ergänzen das Angebot im Berufsverkehr und am frühen Nachmittag bei Schulschluss. Das Angebot wird gut angenommen von Pendlern, die von den Dörfern nordwestlich von Königslutter zur Arbeit nach Braunschweig fahren. Das ursprüngliche Ziel einer schnellen Bus-Bahn-Verbindung in die Kreisstadt Helmstedt wurde auch erreicht: In 45 Minuten kommt man von Lehre nach Königslutter und steigt dort in die Regionalbahn um. Nach gut einer Stunde ist man am Ziel Helmstedt.

Den Stundentakt hält die Linie 387 auch am Wochenende ein, denn sie ist attraktiv für den Ausflugsverkehr: Schnell mal für einen Spaziergang oder einen Café-Besuch in die Domstadt fahren. Häufig befördert die 387 Fahrräder, dank einer neuen App kann die Mitnahme vorab gebucht werden.

Bereits 2020 wurden im Nordwesten der Gemeinde Lehre neue Verknüpfungen zu den Linien des angrenzenden VLG-Netzes geschaffen. Die ursprünglich getrennten Busnetze waren schwachfrequentiert und auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Durch die geschaffenen Übergänge konnte der Schülerverkehr besser verteilt werden. Die Schüler suchen mit einer App den günstigsten Weg. Das verbesserte Angebot, das in den Ferien nicht mehr reduziert wird, wird zunehmend attraktiv für Fahrten nach Gifhorn oder den Norden Braunschweigs, seitdem in Meine die Regionalbahn alle 30 Minuten fährt. In Essenrode entstand an der Bushaltestelle ein Dorfladen mit Hofcafé und Fahrkartenverkauf.

2023 wurden Landesmittel aus dem Projekt „Direkt zum Ziel“ dazu verwendet, um lokale Buslinien zu verbinden und Kooperationen von Verkehrsunternehmen zu fördern.

So entstand aus ursprünglich drei Linien eine neue, die von Wolfsburg über den Heinenkamp, Hattorf, Beienrode, Flechtorf, Lehre, Groß und Klein Brunsrode, Jelpke, Essenrode, Wedesbüttel/Wedelheine nach Meine fährt. WVG-, KVG- und VLG-Busse fahren dort im Wechsel. Die Fahrgastzahlen steigen!

Lange hat man gerungen um den Lückenschluss der Braunschweiger Linien 417/427 auf dem Gebiet der Gemeinde Lehre im Bereich Wendhausen und Essehof, die Finanzierung gestaltete sich schwierig. 2022 war es dann so weit. Die zusätzlichen Kosten wurden vom neu gegründeten Umwelt-Verkehrs-Fonds übernommen, der sich aus freiwilligen Zahlungen von Wirtschaftsunternehmen, Verbänden und Kommunen finanziert. Die Schleifenlinie bringt inzwischen viele Berufspendler aus den Orten Hondelage, Schapen, Hordorf, Essehof zum Umsteigepunkt der Regionalbuslinie nach Wendhausen. Fahrgäste aus Lehre nutzen die Verbindung, um in Weddel in die Regionalbahnen um zu steigen.

Der Bahnhofstempel an der Schnellbahnstrecke zwischen Lehre, Groß Brunsrode und Flechtorf konnte wegen hohen baulichen Aufwands bislang nicht realisiert werden: Die notwendige Aufweitung des Brückenbauwerks der L295 über die Bahnstrecke ließ die Kosten-Nutzen-Relation sinken.

Für (Neben- oder Nacht-) Zeiten, in denen kein regelmäßiger Linienbetrieb besteht, werden flexible Angebote im Verbandsgebiet eingesetzt. Kleine Shuttles verkehren auf telefonischen Abruf oder per App-Anforderung. Die Shuttles fahren auf den grünen Spuren autonom.

Nachdem der RGB im Jahr 2020 Neuerungen im Tarif, wie zum Beispiel das Kurzstreckenticket eingeführt hat, wurde dieses bereits ein Jahr später mit Einführung des Ein-Euro-Tickets kostenfrei. Wer allerdings zu Spitzenzeiten besonders schnell und weit mit garantiertem Sitzplatz fahren möchte, muss zusätzlich einen Komfortaufschlag zahlen. Die Erfassung erfolgt bei allen Fahrgästen automatisch über Chipkarten. Das Tarifsystem ist bundesweit einheitlich mit zentraler Abrechnung. Diese Vergünstigungen und Vereinfachungen haben viele Menschen zum ÖPNV gebracht.

Die durchgreifenden Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes haben in der Region Braunschweig bereits im Jahr 2024 zu einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen gegenüber 2017 geführt. In der Stadt Braunschweig werden inzwischen die Hälfte aller Wege mit dem Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad und Fußgängerverkehr zurückgelegt. Straßen werden zurückgebaut und die Flächen teilweise für die verschiedenen Fahrzeuge der Micromobilität zur Verfügung gestellt.

Der ursprünglich geplante Rad-Schnellweg Braunschweig-Wolfsburg wurde zunächst im Bereich der Gemeinde Lehre als „Radweg-Plus“ erheblich kostengünstiger und einfacher realisiert. Die neue Gesetzgebung für den bevorzugten Bau von Trassen für den Umweltverbund eröffnet der ursprünglichen Planung jedoch neue Chancen: Es wird geprüft, ob der Radschnellweg durch vereinfachten Flächentausch auf der ehemaligen Schuntertalbahn gebaut werden kann!





Das Ist-Angebot haben wir für die Verbindungen zwischen Wittingen und Hohegeiß untersucht. Hier wird auf eine ausführliche Wiedergabe der Ergebnisse unserer Recherchen verzichtet, kurz zusammengefasst ist aber festzustellen:

Zwischen Sachsen-Anhalt und dem Gebiet des RGB gibt es abgesehen von den Bahnverbindungen (Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg, Vienenburg – Halberstadt und Wolfsburg-Stendal/Magdeburg) kaum ein länderübergreifendes ÖPNV-Angebot.

Entlang der Landesgrenze des RGB zu Sachsen Anhalt zeigt sich das gleiche „Krankheitsbild“ der ÖPNV-Struktur, wie in anderen ländlichen Bereichen: Es gibt keine Netz-Struktur, sondern lediglich eine Verschachtelung von Stern-Topologien um zentrale Orte herum, wobei lokale Linien kaum einmal die Grenzen von Gebietskörperschaften überfahren.

Eine funktionale Netzstruktur kann entstehen, wenn konsequent ÖPNV-Angebote zwischen benachbarten Orten, benachbarten zentralen Orten untereinander und Mittelzentren untereinander geschaffen werden – und zwar ungeachtet politischer Grenzen! Das so entstandene funktionale ÖPNV-Netz ist automatisch effektiver und attraktiver für Benutzer. Es bietet eine reale Alternative zum MIV und trägt somit zur Verkehrsentlastung auch in den Oberzentren bei.

Einfache Verbesserungen, die auf der bestehenden Stern-Struktur aufbauen, lassen sich erzielen, indem die Endpunkte der „Strahlen“ miteinander verknüpft werden.

Beispiel Jerxheim – Dedeleben: Werden hier im Busnetz sieben Kilometer überbrückt, reduziert sich die Reisezeit von mehr als vier Stunden und mindestens vier Umstiegen auf wenige Minuten und eine neue Regionalbusverbindung zwischen den Städten Helmstedt und Halberstadt entsteht.

ÖPNV-Angebote, die die Grenzen des RGB überschreiten, sind sicherlich aufwendig in der Realisierung, denn es gilt Vereinbarungen mit Unternehmen zu treffen, die nicht dem eigenen Verbund angehören und Übergangstarife müssen geschaffen werden. Die Menschen erwarten jedoch Mobilitätsangebote, die nicht an irgendwelchen Grenzen enden, auch entlang der Landesgrenze!

Auffällig ist, dass die wenigen länderüberschreitenden ÖPNV-Angebote fast ausnahmslos von Unternehmen aus Sachsen-Anhalt erbracht werden! Die Attraktivität dieser Angebote kann durch bessere Abstimmung auf den ÖPNV des RGB hinsichtlich Regelmäßigkeit und kürzerer Umsteigezeiten verbessert werden.

Fahrgäste, die weitere Strecken im Umland zurücklegen, erwarten einen gewissen Komfort und Schnelligkeit.

Die neue länderübergreifende Busverbindung, die zwischen Wolfsburg und Salzwedel geplant wird, kann in dieser Beziehung als beispielhaft gelten. Es sollen komfortable Überlandbusse im getakteten Betrieb eingesetzt werden. Dieser Standard wird auch den Anforderungen des Berufspendlerverkehrs gerecht.



Komfortable Busverbindungen sollte es zum Beispiel zwischen folgenden Orten geben:

Helmstedt / Schöningen – Oschersleben

Helmstedt – Halberstadt

Schöppenstedt – Oschersleben

Schöppenstedt – Halberstadt

Wolfenbüttel – Halberstadt

Vienenburg – Osterwiek

Der Einpendlerverkehr aus dem Raum Halberstadt nach Wolfenbüttel, Braunschweig und auch Wolfsburg ist stark. Die Attraktivität des Bahnangebotes für diese Pendler kann erhöht werden, wenn Umsteigezeiten minimiert bzw. durch Direktanbindung eliminiert werden. Entsprechende Anpassungen der Bahninfrastruktur sind anzustreben.

Die östliche Umgebung der Stadt Helmstedt ist besser mit lokalen Buslinien mit der Stadt zu verbinden, da Helmstedt für diese Bereiche die Funktion eines Mittelzentrums hat.