



ZUKUNFTSKONZEPT FÜR DIE REGION GROßRAUM BRAUNSCHWEIG

*STRATEGISCHES ARBEITSPROGRAMM FÜR DEN
VERBAND ZUR WEITERENTWICKLUNG DER REGION*

IMPRESSUM

ZUKUNFTSKONZEPT FÜR DIE REGION GROßRAUM BRAUNSCHWEIG

Strategisches Arbeitsprogramm für den Verband zur
Weiterentwicklung der Region

HERAUSGEBER:

Regionalverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Straße 2
38122 Braunschweig

COVERBILDER:

Regionalverband, Ecobus, Fotolia

COVERKARTE: Verbandsgebiet

Stand: 08/2019

INHALT

Inhalt	3
1 Einführung	6
1.1 Anlass	6
1.2 Zielsetzung und strategischer Ansatz	6
2 Der Großraum Braunschweig	7
2.1 Raumstruktur	7
2.2 Besonderheiten der Region	8
2.3 Zuständigkeiten des Regionalverbandes	9
2.4 Selbstverständnis des Regionalverbandes	11
2.5 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	13
3 Thematisch differenzierte Beschreibung der Aufgaben von Regionalverband und Verbundgesellschaft	
(Zukunftskonzept)	14
3.1 Abteilung Regionalentwicklung	14
3.1.1 Formelle Regionalplanung	16
3.1.2 Weitere Instrumente und Verfahren der Regionalplanung (Der Regionalverband als untere Landesplanungsbehörde)	19
3.1.3 Informelle Regionalplanung (Regionalentwicklung)	23
3.1.4 Masterplan Klimaschutz	24
3.1.5 Beratung der Kommunen bei der Planung, Erschließung und Vermarktung von Gewerbeflächen und Entwicklung von Konzepten zur Verbesserung des Gewerbeflächenangebots	26
3.1.6 Bereitstellung, Analyse und Bewertung von Daten zur Strukturentwicklung (Raumbeobachtung)	29
3.1.7 Erstellung von regionalen Tourismuskonzepten, Unterstützung von Kommunen und regionalen Vermarktungsorganisationen bei der touristischen Vermarktung sowie bei der regionalen Öffentlichkeitsarbeit, auch im Bereich Regionalmarketing	31
3.1.8 Entwicklung von Konzepten zur Verbesserung des Hochwasserschutzes	33
3.1.9 Koordinierung berufsbildende Schulen	35
3.1.10 Weitere freiwillige Aufgaben nach § 2 Abs. 3 des Gesetzes zur Stärkung des Regionalverbandes	39
3.2 Abteilung Regionalverkehr	40
3.2.1 Erstellung des Nahverkehrsplanes für den Großraum Braunschweig	40
3.2.2 Gestaltung und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)	42

3.2.3	<i>Gestaltung und Organisation des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV)</i>	45
3.2.4	<i>Perspektiven für Fahrzeuge des SPNV</i>	47
3.2.5	<i>Modernisierung von Stadtbahnen und Bussen</i>	49
3.2.6	<i>Ausbau der Eisenbahninfrastruktur</i>	50
3.2.7	<i>Ausbau der Infrastruktur im ÖSPV</i>	52
3.2.8	<i>Erstellung von Konzepten für Tarife und Einnahmeaufteilung, Sicherstellung der ÖPNV-Finanzierung</i>	53
3.2.9	<i>Erstellung von Konzepten für den Vertrieb der ÖPNV-Tarife</i>	56
3.2.10	<i>Vermarktung des Öffentlichen Personennahverkehrs</i>	58
3.2.11	<i>Entwicklung von Konzepten zum Mobilitätsmanagement und zu Mobilitätsstationen</i>	59
3.2.12	<i>Entwicklung von Konzepten und Projektsteuerung im Rahmen der Digitalisierung (Echtzeit und WLAN), Unterstützung von Verkehrsunternehmen und Kommunen bei der Umsetzung</i>	62
3.2.13	<i>Konzeption einer verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsentwicklungsplanung</i>	64
3.2.14	<i>Entwicklung einer Radverkehrsstrategie</i>	65
3.2.15	<i>Projektsteuerung und Koordinierung der Umsetzung von Radschnellverbindungen</i>	67
3.3	<i>Verkehrsverbund Region Braunschweig</i>	69
4	<i>Strategisches Arbeitsprogramm</i>	71
4.1	<i>Regionalverband als Träger der Regionalplanung</i>	71
4.1.1	<i>Neuaufstellung Regionales Raumordnungsprogramm (RROP)</i>	71
4.2	<i>Regionalverband im Themenfeld Regionalentwicklung</i>	72
4.2.1	<i>Klimaschutz</i>	72
4.2.2	<i>Gewerbe</i>	72
4.2.3	<i>Raumbeobachtung</i>	72
4.2.4	<i>Regionalmonitoring RROP</i>	73
4.2.5	<i>Tourismus/Regionalmarketing</i>	73
4.2.6	<i>Hochwasserschutz</i>	73
4.2.7	<i>Koordinierung Berufsbildende Schulen</i>	74
4.3	<i>Abteilungsübergreifende Aufgaben der Abteilung Regionalentwicklung im Themenfeld Verkehr</i>	74
4.4	<i>Strategisches Arbeitsprogramm Abteilung Regionalverkehr Umsetzung bis 2022 und folgende</i>	75
4.4.1	<i>Verkehrsentwicklungsplanung und Nahverkehrsplan</i>	75
4.4.2	<i>Gestaltung und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)</i>	75
4.4.3	<i>Gestaltung und Organisation des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV)</i>	77

4.4.4	<i>Verkehrswirtschaft und Verbundangelegenheiten</i>	80
4.4.5	<i>Verkehrsverbund Region Braunschweig</i>	81
4.4.6	<i>Infrastruktur und Technik, Mobilitätsmanagement</i>	81

1 Einführung

1.1 Anlass

Die Verbandsversammlung des Regionalverbandes hatte die Verbandsverwaltung in ihrer Sitzung am 15.03.2018 per Beschluss aufgefordert, für die laufende Wahlperiode ein strategisches Arbeitsprogramm für den Verband zur Weiterentwicklung der Region Großraum Braunschweig auf Basis der erweiterten Aufgaben des Regionalverbandes zu erarbeiten.

Hintergrund sind unter anderem zwei Gesetzesänderungen:

- Durch die Änderung des Gesetzes über den Regionalverband Großraum Braunschweig (Fassung vom 22. März 2017) erhielt der Regionalverband weitere Zuständigkeiten im Bereich Regionalentwicklung wie auch Regionalverkehr.
- Durch die Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (Fassung vom 09.01.2017) erhält der Regionalverband höhere Regionalisierungsmittel für die Gestaltung des ÖPNV und mit Blick auf die Hinzufügung der §§ 7a bis 7d auch zusätzliche Aufgaben (u. a. Ausgleichszahlung für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen ÖPNV).

Die Gesetzesänderungen sollen den Regionalverband in die Lage versetzen, die die regionale Entwicklung und insbesondere Mobilität noch nachhaltiger als bisher zu forcieren und zusammen mit den Verbandsgliedern und den regionalen Akteuren einen Beitrag zur Stärkung der Wirtschafts- und Forschungsregion im Großraum Braunschweig zu leisten sowie die Attraktivität der Region zu verbessern.

1.2 Zielsetzung und strategischer Ansatz

Ziel soll sein, innerhalb der Aufgabenfelder des Regionalverbandes ein umfassendes Zukunftskonzept zur Weiterentwicklung des Großraumes Braunschweigs zu erstellen. In dieser Konzeption sollen die in der Anlage des Beschlusses der Verbandsversammlung vom 15.03.2018 aufgeführten grundsätzlichen Aussagen und strategischen Zielstellungen mit berücksichtigt werden. Die Aufgaben und die Erwartungen an die neu gegründete Verkehrsverbundgesellschaft, im Besonderen in Bezug auf eine noch zu erstellende Marketingkonzeption, sollen mit in das Arbeitsprogramm einfließen.

Es soll zudem dargelegt werden, welche konkreten Maßnahmen die Verwaltung in welchen Umsetzungsschritten für die laufende Wahlperiode daraus ableitet. Ebenso sollen die organisatorischen, personellen und finanziellen Umsetzungsvoraussetzungen aufgeführt werden. Vor diesem Hintergrund soll zwischen „pflichtigen“ und „nicht-pflichtigen“ Aufgaben unterschieden werden.

Das Aufgabenportfolio des strategischen Arbeitsprogrammes kann verändert oder ergänzt werden: Durch politischen Beschluss sind weitere und/oder abweichende Zielsetzungen möglich.

Um die Arbeit des Regionalverbandes als Ganzes besser einordnen zu können, wird im Folgenden ein Überblick über das Portfolio des Regionalverbandes mit seinen wichtigsten Aufgaben dargestellt.

2 Der Großraum Braunschweig

2.1 Raumstruktur

Der Großraum Braunschweig liegt im Osten Niedersachsens an der Grenze zu Sachsen-Anhalt und ist Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Er umfasst die drei kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie die fünf Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel mit 40 Städten, Samt- und Einheitsgemeinden. Die Nachbarlandkreise in Niedersachsen sind Uelzen, Celle, Region Hannover, Hildesheim, Northeim und Göttingen (von Nord nach Süd). Der Großraum Braunschweig hat eine Fläche von 5.080 km² und ist damit in etwa doppelt so groß wie das Saarland. Im Großraum leben etwa 1,13 Mio. Menschen. Die Bevölkerungsdichte beträgt durchschnittlich 223 Einwohner je Quadratkilometer (km²) und weist eine breite Spanne von 112 Einwohner/km² im flächengrößten Landkreis Gifhorn bis 1.294 Einwohner/km² in der bevölkerungsreichsten Stadt Braunschweig auf. Die Region ist der größte Ballungsraum zwischen Hannover und Berlin.



Abb.: Lage des Regionalverbandes Großraum Braunschweig, eigene Darstellung

2.2 Besonderheiten der Region

Die besondere Stärke der Region ist die Vielfalt der Städte und Gemeinden. Den städtisch und industriell geprägten Ballungskern der Region bilden die Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg mit ihrem Umland. Daneben stellen insbesondere die Mittel- und Grundzentren das Rückgrat der ländlich geprägten Räume in der Region dar. Daneben sind insbesondere die nördlichen, südlichen und teilweise östlichen Bereiche des Verbandsgebietes (Nordkreis Gifhorn, Harz, ehemaliges Zonenrandgebiet) ländlich geprägt und überwiegend peripher mit teilweise abnehmenden und teilweise wieder steigenden Bevölkerungszahlen. Der Ballungskern mit seinem Umland profitiert von Wandergewinnen.

Die Wirtschaftsstruktur ist durch die von ihrer Einwohnerzahl und Wirtschaftskraft dominierende Stadt Braunschweig und die beiden bedeutenden industriellen Zentren Wolfsburg und Salzgitter geprägt. Hinzu treten bedeutende Unternehmensstandorte in dem über den Großraum verteilten Netz von Mittelzentren. Die Bedeutung der Automobilindustrie durch das Unternehmen der Volkswagen AG und abhängiger Bereiche (Zulieferer, Dienstleister etc.) ist dominierend, gleichzeitig ist aber solch eine monostrukturierte Wirtschaft besonders krisenanfällig. Das Verbandsgebiet ist neben der Automobilindustrie stark dienstleistungsorientiert. Insgesamt zeichnet sich der Großraum als eine zukunftsfähige und wirtschaftlich wachsende Region aus. Innovative Unternehmen und Wissenseinrichtungen sind in regionalen und überregionalen Forschungs- und Wirtschaftsnetzwerken eng miteinander verbunden. Regionsansässige Unternehmen aus diversen Wirtschaftsbereichen wie zum Beispiel Maschinen- und Eisenbahnbau (MAN, Alstom, Bombardier, Siemens etc.), Stahlproduktion (Salzgitter Flachstahl AG, Peiner Träger u.a.) oder oben erwähnt die Automobilbranche weisen ein hohes Innovationspotenzial auf. Daneben spielen Unternehmen aus den Landkreisen der Region national und international eine herausragende Rolle. Dies sind beispielhaft und nicht abschließend für den Landkreis Gifhorn die Firma Butting, für den Landkreis Helmstedt die Firma AVACON, für den Landkreis Wolfenbüttel die Firma Jägermeister, für den Landkreis Goslar die Firma Sympatec GmbH und für den Landkreis Peine die Peiner Träger GmbH.

Mit Einrichtungen wie der Universität Braunschweig, der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften, der TU Clausthal, der Auto Uni der VW AG, renommierten Forschungseinrichtungen wie dem Helmholtz-Zentrum für Infektionsforschung (HZI), dem Julius-Kühn-Institut, dem Johann-Heinrich-von Thünen Institut, dem Fraunhofer-Institut für Schicht- und Oberflächentechnik (IST), dem Luftfahrtbundesamt, der Physikalisch Technischen Bundesanstalt (PTB) und vielen weiteren Institutionen steht der Großraum als eine der führenden Forschungs- und Wissenschaftsregionen Europas dar. Zudem gilt der Forschungsflughafen Braunschweig-Wolfsburg als das führende Kompetenzzentrum, wenn es um Mobilität/Automotive oder Elektromobilität geht.

Die gesetzliche Aufgabenübertragung der Regionalplanung und Raumordnung sowie spezieller kommunaler Aufgaben zur Regionalentwicklung auf den Regionalverband bietet die Möglichkeit, die Region Großraum Braunschweig durch die regional übergreifenden planenden und koordinierenden Aufgaben erfolgreich gemeinsam mit den acht Verbandsgliedern weiterzuentwickeln.

Die Gestaltung einer leistungsfähigen Mobilität und eines umweltgerechten Verkehrs, d.h. die Stärkung der Verbindungsqualitäten im MIV und ÖPNV ist eine wichtige Zukunftsaufgabe. Das gilt für die Verbindungen der zentralen Orte, die Stadt-Umlandbeziehungen und auch im ländlich geprägten Raum der Region sowie auch die Verbindungen über die Region hinaus. Erreichbarkeit und Lage einer Region sind ein wichtiger Standortfaktor. Für die erwerbstätige Bevölkerung vergrößert eine gute Erreichbarkeit den potentiellen Arbeitsmarkt und erhöht die Beschäftigungsperspektiven. Der Aspekt der Erreichbarkeit auf Straße, Schiene bzw. im Individual- und Öffentlichen Nahverkehr ist aber auch für alle Bereiche der Daseinsvorsorge, den Bereich Bildung / Ausbildung etc., die Wirtschaft, als Freizeitfaktor und für den Tourismus von erheblichem Belang. Außerdem will sich der Großraum Braunschweig, mit dem langfristigen Ziel die CO₂-Emissionen zu reduzieren und den Umgang mit Ressourcen effizienter und nachhaltiger zu gestalten, als eine klimaneutrale Region und Vorbildregion positionieren. Nachhaltiges Handeln und eine nachhaltige Lebensweise sichern eine fortwährende Raum- und Siedlungsentwicklung im Großraum Braunschweig.

Die Erreichbarkeit der Großstädte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg mit dem PKW ist insgesamt günstig. Weniger günstig stellt sich die Erreichbarkeit der Oberzentren, insbesondere aber der Mittel- und Grundzentren im Öffentlichen Personennahverkehr dar. Mit abnehmender Bevölkerungsdichte im ländlichen Raum wird die Erreichbarkeit der nächsten zentralen Orte und damit die Teilhabe am sozialen Leben (Arbeiten, Ausbildung, Einkaufen, Arztbesuche u.a.m.) auf Grund abnehmender Frequenzen und Vertaktung schwieriger. Der Öffentliche Nahverkehr wird derzeit in großen Teilen durch den Schülerverkehr getragen. Zurückgehende Schülerzahlen werden für die Verbindungsqualitäten bzw. die Finanzierbarkeit des ÖPNV und damit für Erreichbarkeit und Lebensqualität Folgen haben.

Zudem bietet die vielfältige Kultur- und Naturlandschaft zwischen Heide, Braunschweigischem Hügelland und dem Harz einen reizvollen Raum sowohl für die Naherholung der Bevölkerung in der Region als auch für Touristen.

2.3 Zuständigkeiten des Regionalverbandes

Der Regionalverband Großraum Braunschweig, bis März 2017 Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), ist eine per Gesetz gebildete Körperschaft des öffentlichen Rechtes. Verbandsglieder des Regionalverbandes sind die kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel.

Der Regionalverband ist Träger der Regionalplanung und Untere Landesplanungsbehörde. Darüber hinaus ist er Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene (SPNV) und Straße (ÖPNV). Er verfolgt bei seinen Aufgaben einen regionalen Ansatz und Interessenausgleich. Seit der Weiterentwicklung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig zum Regionalverband hat er folgende zusätzliche Pflichtaufgaben zugewiesen bekommen:

- Verkehrsträgerübergreifende Verkehrsentwicklungsplanung
- Beratung der Kommunen bei Planung, Erschließung und Vermarktung von Gewerbeflächen
- Bereitstellung, Analyse und Bewertung von Daten zur Strukturentwicklung (Raumbeobachtung)
- Erarbeitung von Konzepten zur Koordinierung von Standorten und Angeboten von Berufsschulen
- Erstellung regionaler Tourismuskonzepte und Unterstützung von Kommunen im Tourismus- und Regionalmarketing
- Entwicklung von Konzepten zum regionalen Hochwasserschutz.

Der Regionalverband ist Träger der Regionalplanung und steuert als Untere Landesplanungsbehörde regional bedeutende Vorhaben und Planungen. Dabei werden alle Belange des öffentlichen Lebens einbezogen und ihre räumliche Verteilung koordiniert. Der Regionalverband Großraum Braunschweig übernimmt in seinen Kernkompetenzen die regionale Gesamtverantwortung. Städte, Gemeinden und Landkreise planen souverän ihre eigenen Vorhaben. Bei Planungen und Vorhaben mit überörtlicher Bedeutung überprüft der Regionalverband in seiner Funktion als untere Landesplanungsbehörde, ob sie für den Gesamttraum verträglich und damit zulässig sind. Bindend ist sein Votum etwa bei der Planung von großflächigem Einzelhandel, bei größeren Verkehrsprojekten und sonstigen Infrastrukturvorhaben. Der Regionalverband achtet auf umwelt- und sozialverträgliche Lösungen. Bei seinen Aufgaben als untere Landesplanungsbehörde sowie Träger der Regionalplanung erhält der Regionalverband keine finanzielle Unterstützung durch das Land Niedersachsen, sondern finanziert sich allein durch die Verbandsumlage. Erträge erwirtschaftet der Verband in diesem Themenbereich durch die Akquirierung von Fördermitteln.

Als Aufgabenträger für den Nahverkehr ist der Regionalverband für die Erstellung und Umsetzung des Nahverkehrsplans (NVP) zuständig, er organisiert und verantwortet den ÖPNV im Großraum Braunschweig. Darüber hinaus arbeitet der Regionalverband an der Verbindung der Verkehrsträger Rad, Bus und Bahn, um den Umweltverbund zu stärken. In diesem Rahmen engagiert sich der Regionalverband für den Ausbau des Radverkehrs (unter anderem regionales Radverkehrsnetz, Radschnellwege) und unterstützt die Gebietskörperschaften bei der Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur (z. B. Park&Ride-/Bike&Ride-Anlagen, barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen). Im Zuge der neu zugewiesenen Aufgabe Verkehrsentwicklungsplanung wird der Regionalverband künftig regional und verkehrsträgerübergreifend neben dem Schwerpunkt ÖPNV die Verbesserung der Gesamtmobilität planerisch bearbeiten. Die Verbands-

versammlung ist das oberste Entscheidungsgremium des Regionalverbands. Sie beschließt unter anderem das Regionale Raumordnungsprogramm und den Nahverkehrsplan. Die Abgeordneten sind entsprechend der Einwohnerzahl und der politischen Mehrheitsverhältnisse der Verbandsglieder Vertreter der Räte der kreisfreien Städte und Kreistage.

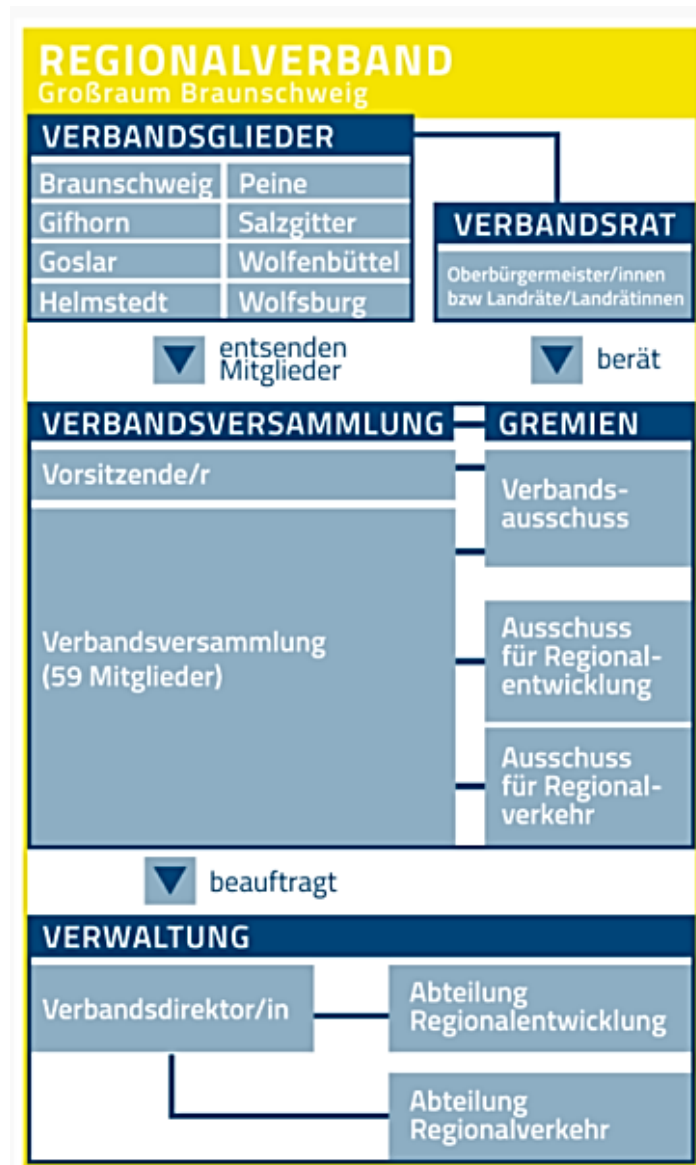


Abb.: Aufbau des Regionalverbandes Großraum Braunschweig, eigene Darstellung

Die Vorbereitung der Beschlüsse der Verbandsversammlung übernehmen die entsprechenden Fachausschüsse für Regionalentwicklung und Regionalverkehr, die mit Vertretern der Verbandsversammlung und Bürgermitgliedern besetzt sind.

Die Verbundgesellschaft **Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH**, kurz VRB, wurde am 02.12.2016 als Nachfolgerin der Verbundtarif Region Braunschweig GmbH gegründet. Der Verkehrsverbund Region Braunschweig ist ein Mischverbund, dessen Stammkapital sich zu 51 % auf den Aufgabenträger Regionalverband Großraum Braunschweig und zu 49 % auf die Gesamtheit der derzeit 17 Verkehrsunternehmen aufteilt. Gegenüber der früheren Verbundtarif Region Braunschweig GmbH, die im Wesentlichen nur für tarifliche Belange zuständig war, werden von der heutigen VRB folgende Aufgabengebiete bearbeitet:

- Verbundtarif
- Verbundabrechnung und Einnahmenaufteilung
- Verbundmarketing und Presse- und Medienarbeit
- Fahrgastinformation
- Vertrieb
- Qualitätsmonitoring

2.4 Selbstverständnis des Regionalverbandes

Ein gemeinsames Selbstverständnis ist Ausdruck dessen, was der Regionalverband ist und wie er nach innen und nach außen wirkt. Es enthält Grundsätze zur Entwicklung der Region, der Zusammenarbeit mit Partnern in der Region und zum Zusammenwirken von Politik und Verwaltung des Regionalverbandes.

Für die Region

1. Der Regionalverband Großraum Braunschweig ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts, die von drei kreisfreien Städten, fünf Landkreisen sowie 24 Einheits- und 16 Samtgemeinden getragen wird. Er ist durch Landesgesetz gebildet worden und hat gesetzliche Pflichtaufgaben. Ihm können von seinen Verbandsgliedern weitere Aufgaben übertragen werden und er kann seine Verbandsglieder bei deren Aufgaben unterstützen. Die Verbandsversammlung ist das politische Leitgremium und formuliert die Strategie und Ziele für eine zukunftsfähige Gestaltung regionaler Zusammenarbeit für die Aufgabenbereiche des Regionalverbandes.
2. Der Großraum Braunschweig ist eine geschichtsreiche europäische Kulturlandschaft. Deutschlandweit ragt er als eine sich dynamisch entwickelnde Hochtechnologie- sowie Forschungsregion heraus. Wir sind auf dem Weg zu einer Vorbildregion für nachhaltige Raumentwicklung und eine leistungsfähige und umweltgerechte Mobilität. Wir sorgen dafür, dass sich die Region als attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum weiterentwickelt und als solcher in Niedersachsen, Deutschland und Europa wahrgenommen wird.
3. Der Regionalverband versteht sich als Bindeglied zwischen Mensch, Wirtschaft und Natur. Er setzt sich für eine nachhaltige und am Klimaschutz orientierte Entwicklung des Raumes zwischen Harz und Heide mit seinen 1,1 Millionen Einwohnern und Einwohnerinnen ein. Er vertritt die Region nach innen und außen. Er ist Sprachrohr und Vermittler gegenüber Bund und dem Land Niedersachsen und engagiert sich für eine intensive regionale Zusammenarbeit.
4. Unsere wesentlichen Instrumente sind das Regionale Raumordnungsprogramm und der Nahverkehrsplan. Darin sind die künftigen Leitlinien für die räumliche Entwicklung der Region sowie den ÖPNV festgelegt. Neben der Organisation des ÖPNV gestalten wir Zukunft mit der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsangebotes auf Straße und Schiene.
5. Wir nutzen auf Grundlage des geltenden Rechts bestehende Entscheidungs- und Gestaltungsspielräume und setzen uns für einen gerechten Ausgleich der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Interessen und verschiedenen Teile der Region ein.
6. Im Vordergrund stehen Strategien, Inhalte, Aufgaben und die Umsetzung konkreter Maßnahmen. Darüber hinaus engagieren wir uns im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit in der Verkehrsentwicklungsplanung sowie der Regionalentwicklung.

Für unsere Partner

1. Der Regionalverband versteht sich als integrativer Teil Europas. Unser besonderes Anliegen ist die Zusammenarbeit innerhalb und außerhalb der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Als Motor der regionalen Entwicklung geben wir Impulse und regen Innovationen an.
2. Wir sind Teil der kommunalen Familie und gleichzeitig Dienstleister für Kommunen, Fachbehörden und Verbände in der Region. Dabei vermeiden wir Doppelstrukturen und schaffen Synergien.
3. Es ist unsere Aufgabe, zwischen unterschiedlichen, teils gegensätzlichen Interessen abzuwägen, sie nach Möglichkeit auszugleichen und die Belange der Allgemeinheit zu vertreten. Ideen und Initiativen, der Kommunen, Fachbehörden und Interessenverbände sowie der Bevölkerung begreifen wir dabei als Angebot zur Zusammenarbeit. Unsere Anliegen vertreten wir klar, eindeutig und suchen stets den Konsens und die Gemeinsamkeit mit unserem Gegenüber. Wir führen die fachlichen und politischen Diskurse im Interesse der Region offen und offensiv.
4. Wir beraten und unterstützen Kommunen in allen regionalbedeutsamen Planungsangelegenheiten im Sinne überörtlicher Verantwortungsgemeinschaften. Wir initiieren, fördern und koordinieren regionale Modellvorhaben und Leuchtturmprojekte. Wir stellen Daten/Dienste sowie Studien und Berichte für Kommunen und kommunale Kooperationen sowie weitere Akteure bereit. Darüber hinaus stehen wir bei der Akquise von Fördermitteln sowie beim Fördermittelmanagement mit Rat und Tat zur Seite. Wir verstehen uns als regionale Plattform für einen interkommunalen Erfahrungsaustausch und Netzwerkarbeit.
5. Wir sind Partner der regionalen Wirtschaft und Wissenschaft. Für Industrie und Gewerbe, Tourismus, Land- und Forstwirtschaft, die Rohstoffwirtschaft sowie im Bereich Mobilität sorgen wir für eine frühzeitige Abstimmung und bereiten eine zielgerichtete Durchführung von Planungsverfahren vor. Damit leisten wir einen wesentlichen Beitrag zur Lenkung von Investitionsentscheidungen in die Region und zur Beschleunigung der Umsetzung von Projekten. Dies führt auch dazu, dass der Arbeitsmarkt in der Region gestärkt wird.
6. Wir suchen den Dialog mit der Öffentlichkeit, denn ein breiter Meinungsaustausch ist uns wichtig. Wir informieren frühzeitig, offen und umfassend und sind kompetent, kommunikativ und aktiv.

Politik und Verwaltung

1. Den rechtlichen und fachlichen Rahmen für unser Handeln setzt das Verbandsgesetz und setzen unsere politischen Gremien. Diesen Rahmen aktiv, eigenverantwortlich und unparteilich auszufüllen ist unsere Aufgabe.
2. Anliegen aus dem politischen Raum gehen wir sorgfältig nach; so getroffene Entscheidungen vertreten wir selbstbewusst. Durch konstruktive Kritik und die Bereitschaft zu notwendigen Veränderungen wirken wir gemeinsam an einer sich ständig weiterentwickelnden Verwaltung zum Wohle der Region mit.
3. Politik und Verwaltung stehen im engen Austausch miteinander und treten nach außen mit einer gemeinsamen Sprache auf. Die Zusammenarbeit läuft konstruktiv und transparent. Die Arbeit von Politik und Verwaltung wird gegenseitig wertgeschätzt und unterstützt.

2.5 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Über unsere Projekte, über unsere Arbeit müssen und wollen wir kommunizieren – gegenüber den Medien haben wir via Presserecht eine Auskunftspflicht. Auch gegenüber unserer Politik sind wir verpflichtet.

Für die 1,1 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern in der Region wollen wir unsere Arbeit verständlich und informativ vermitteln, denn viele von ihnen haben irgendwann durch die unterschiedlichsten Themen mit dem Regionalverband zu tun.

Deshalb betreiben wir proaktiv Öffentlichkeitsarbeit und stehen in engem Kontakt mit den Medien.

Kommunikation hat sich in den vergangenen Jahren verändert, muss sich ständig verändern. Sie ist durch die digitalen Medien sehr schnelllebig geworden und einem ständigen Wandel unterworfen. Auch die Pressestelle einer Behörde unterliegt heute zahlreichen Anforderungen: Anfragen von Medien, von der Politik, von anderen Verbänden, von Bürgern. Wir antworten so zügig und umfassend wie möglich.

Wir geben zahlreiche Presseinformationen im Jahr heraus, häufig mit Partnern zusammen (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Verbandsgliedern, Land, etc.). Zu ganz wichtigen Themen laden wir zu einer Pressekonferenz. Häufig sind es Pressefototermin vor Ort (Bsp.: Bahnhofsanierung).

Die Pressestelle ist die Schnittstelle zu den regionalen Medien, diese sind aber längst nicht mehr nur Zeitungen oder Radiosender, zunehmend digitale Portale; auch Radiosender und Zeitungen sind online.

Bürgerinnen und Bürger in der Region sollen und wollen über unsere Arbeit informiert sein und werden, das bedienen wir. Deshalb halten wir unsere Homepage aktuell und stellen dort alle wichtigen Neuigkeiten ein. Es steht ein Relaunch unserer Internetseiten an. In dem Zusammenhang prüfen wir, welche Formate wir künftig zusätzlich anbieten werden, um unsere Informationen noch besser zu transportieren.

Inwieweit wir soziale Medien künftig nutzen, ist eine Frage, mit der wir uns in 2019 beschäftigen werden. Das Klimaschutzmanagement twittert bereits. Ein besonderes Augenmerk liegt auch auf der Gesamtdarstellung des Regionalverbands: Die übergeordnete Bedeutung ist vielen Menschen in der Region nicht bekannt. Der Regionsgedanke, das Denken und Handeln über Kommunengrenzen hinweg und die strategische Bedeutung des Verbands für heutige und künftige Themen müssen den Bürgerinnen und Bürgern stärker vermittelt werden. Darin sehen wir eine unserer wichtigsten Aufgaben für die Öffentlichkeitsarbeit in der Wahlperiode.

3 Thematisch differenzierte Beschreibung der Aufgaben von Regionalverband und Verbundgesellschaft (Zukunftskonzept)

3.1 Abteilung Regionalentwicklung

Dass die Region des Großraums Braunschweig mit einer Vielzahl attraktiver Städte und Gemeinden, als starker Wirtschaftsstandort mit einem gut entwickelten Verkehrsnetz und attraktiven Landschaften gut aufgestellt ist, ist kein Zufall, sondern Ergebnis eines durchdachten Planungssystems. In Deutschland haben die Kommunen die "Planungshoheit": Die Gemeinden legen die Entwicklung ihrer Gebiete durch Flächennutzungs- und Bebauungspläne fest. Diese Pläne sind eingepasst in die Vorgaben der jeweiligen Regionalpläne, die wiederum die Vorgaben der Landesentwicklungspläne beachten.

Der Raumordnung obliegt die übergeordnete, überörtliche, überfachliche und zusammenfassende Planung des Raumes. Sie hat das Interesse der räumlichen Gesamtentwicklung aller auftretenden Nutzungsansprüche an den Raum und allen bedeutsamen Belange zu koordinieren und in diesem Zusammenhang vor allem verbindliche Vorgaben für die nachgeordneten Planungsebenen zu schaffen. Sie soll dafür sorgen, dass für die einzelnen Nutzungen und Funktionen genügend geeignete Flächen zur Verfügung stehen und dass Konflikte möglichst vermieden und ausgeglichen werden.

Das Hauptziel der Raumentwicklung ist eine nachhaltige Entwicklung, indem die sozialen und ökonomischen Ansprüche an den Raum mit ökologischen Schutzbedürfnissen in Einklang gebracht werden. Es soll eine großräumige Ordnung erreicht werden, die nicht durch ein kurzfristiges Denken, sondern dauerhafter angelegt ist. Entwicklungen einer Zersiedelung wie sie teils in Italien oder Spanien stattfinden sollen vermieden werden. Ziel der Regionalentwicklung ist auch die Verbesserung der Lebensqualität in der gesamten Region. Die Raumordnung ist dabei neutral und sucht den Kompromiss und Ausgleich der Interessen und unterschiedlichen Anforderungen an den Raum.

Im Sinne des Niedersächsischen und des Bundesraumordnungsgesetzes und im Ausgleich mit sozialen und ökologischen Aspekten trägt der Regionalverband dazu bei, das Verbandsgebiet wirtschaftlich gut aufzustellen und langfristig wettbewerbsfähig zu gestalten. Dazu müssen unter anderem eine tragfähige Infrastruktur und ein attraktives Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen gewährleistet sein.

Ziel der regionalen Entwicklung ist, der Region des Großraums Braunschweig Chancen für eine weiterhin hohe wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zu eröffnen. Grundlage dafür soll eine nachhaltige, sozial gerechte und ökologisch tragfähige sowie ökonomisch effiziente Entwicklung der Region sein, die eine angemessene Wohnungsversorgung sichert und den Erhalt bzw. die Schaffung von Arbeitsplätzen ermöglicht. In der lebendigen und dynamischen Region soll eine weiterhin hohe Lebensqualität und Anziehungskraft für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gäste gesichert werden.

Die Siedlungs-, Freiraum-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung soll untereinander abgestimmt und an den Gesichtspunkten einer sparsamen Inanspruchnahme natürlicher und finanzieller Ressourcen, des sozialen Miteinanders sowie der Integration aller Bevölkerungsgruppen am Prinzip einer nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet werden. Nachfolgenden Generationen sollen Gestaltungsspielräume und Handlungsmöglichkeiten erhalten werden

Das System der Raumordnung ist in Deutschland hierarchisch aufgebaut: horizontal durch die Fachplanungen (z.B. Straßenbau, Wasserwirtschaft), die mit den Raumordnungsplänen abgestimmt werden und umgekehrt, vertikal durch Bund, Länder, Regionen und Gemeinden. Dabei unterteilt sich die Raumordnung in bundesrechtliche Regelungen

(ROG), landesrechtliche Regelungen (NROG), Landesraumordnungsprogramme und -pläne (Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen), die Regionalpläne (RROP) sowie die Bauleitplanung auf kommunaler Ebene. Den Aufbau der Raumordnung in Niedersachsen bildet nachfolgendes Schema ab.



Abb.: Raumordnung in Niedersachsen, eigene Darstellung

Bei seiner Arbeit als untere Landesplanungsbehörde sowie Träger der Regionalplanung umfasst das Tätigkeitsspektrum des Regionalverbandes sowohl formelle Instrumente als auch informelle Instrumente der Regionalentwicklung, wie folgende Abbildung zeigt.

INSTRUMENTE DER REGIONALPLANUNG UND –ENTWICKLUNG IM REGIONALVERBAND GROßRAUM BRAUNSCHWEIG	
Formelle Instrumente	Informelle Instrumente
<ul style="list-style-type: none"> Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) Stellungnahmen zur kommunalen Bauleitplanung und zu Fachplanungen Zielabweichungsverfahren Untersagung Raumordnungsverfahren 	<ul style="list-style-type: none"> Aufbau von Netzwerken und Foren Durchführung von Workshops und Informationsveranstaltungen Moderation kontroverser Themen Regionale Entwicklungskonzepte sowie Fachbeiträge für das RROP (mit gutachterlicher Unterstützung) Raumbeobachtung
Raumordnerische Verträge	

Abb.: Instrumente der Regionalplanung und -entwicklung im Regionalverband Großraum Braunschweig, eigene Darstellung

3.1.1 Formelle Regionalplanung

Die Instrumente der Raumordnung können formelle (gesetzlich geregelten) oder informellen (kooperativ ausgestaltbaren) Charakter haben. Zu den formellen Instrumenten der Raumordnung gehören insbesondere das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP), Zielabweichungs- und Raumordnungsverfahren sowie das Instrument der Untersagung. Die formellen Instrumente der Regionalplanung gehören allesamt zu den gesetzlichen Pflichtaufgaben des Verbandes.

Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP)

Leitlinien im Themenfeld Neuaufstellung RROP

- RROP als zentrales Instrument der formellen Regionalplanung
- Sicherung, Ordnung und Entwicklung der übergeordneten Ansprüche an den Raum auf regionaler Ebene
- Festlegung von Leitbildern als übergeordneter Rahmen für die räumliche Entwicklung
- Festlegung von Zielen und Grundsätzen in zeichnerischer und textlicher Form
- Konkretisierung und Übernahme der landesplanerischen Vorgaben
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Der Regionalverband hat als Träger der Regionalplanung nach § 13 Abs. 1 ROG für das Gebiet des Großraums Braunschweig ein Regionales Raumordnungsprogramm –kurz RROP– aufzustellen. Diese Aufgabe nimmt der Regionalverband als Angelegenheit des eigenen Wirkungskreises wahr. Zentrale Aufgabe der Regionalplanung ist es, die übergeordneten öffentlichen Ansprüche an den Raum auf regionaler Ebene zu sichern, zu ordnen und zu entwickeln. Dazu wird das RROP erstellt. Dieses legt die angestrebte räumliche Entwicklung für die Region fest: Es weist beispielsweise Orte aus, auf die sich die Siedlungsentwicklung konzentrieren soll, macht Aussagen zur Entwicklung von Wohn-, Gewerbe- und Industrieflächen oder benennt Bereiche, in denen Natur und Landschaft Vorrang haben. Durch das RROP wird für einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren eine Zukunftssicherung für den Großraum Braunschweig betrieben.

Das RROP fungiert als Bindeglied zwischen der Landesraumordnung und der kommunalen Bauleitplanung. Das RROP liegt im Spannungsfeld zwischen Landesplanung, Fachplanung und kommunaler Bauleitplanung. Auf der einen Seite werden die Vorgaben des Landesraumordnungsprogrammes (LROP) Niedersachsen übernommen und konkretisiert. Auf der anderen Seite stehen die Belange der Fachplanung und die Entwicklungsvorstellungen der Gemeinden, die zu berücksichtigen sind.

Das RROP besteht aus der Beschreibenden Darstellung und der Zeichnerischen Darstellung (Maßstab 1:50.000) sowie einer beigefügten Begründung und eines Umweltberichtes. Die Beschreibende Darstellung umfasst Leitbilder als übergeordneten Rahmen für die räumliche Entwicklung der Region sowie Grundsätze und Ziele. Die Ziele sind verbindlich und von den verschiedenen Planungsträgern und von den Kommunen zu beachten. Grundsätze hingegen sind Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen.

Die Zeichnerische Darstellung legt zum Beispiel Verkehrswege und Siedlungen in einem Plan im Maßstab 1:50.000 fest und weist Vorbehaltsgebiete für großflächige Nutzungen wie Erholung oder Landwirtschaft aus, die langfristig zu sichern und zu entwickeln sind.

Regionale Raumordnungspläne enthalten für die raumbedeutsamen Planungen eine starke Steuerung- und Bindungswirkungen. Daher sollen sie mindestens alle zehn Jahre in ihrer Gesamtheit auf Aktualität überprüft werden. Sofern sich wesentliche Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüche geändert haben, sind diese stets aktuell zu halten und problembezogen zu ändern. Den Verfahrensablauf zeigt nachfolgendes Schema.

Verfahrensablauf RROP-Neuaufstellung

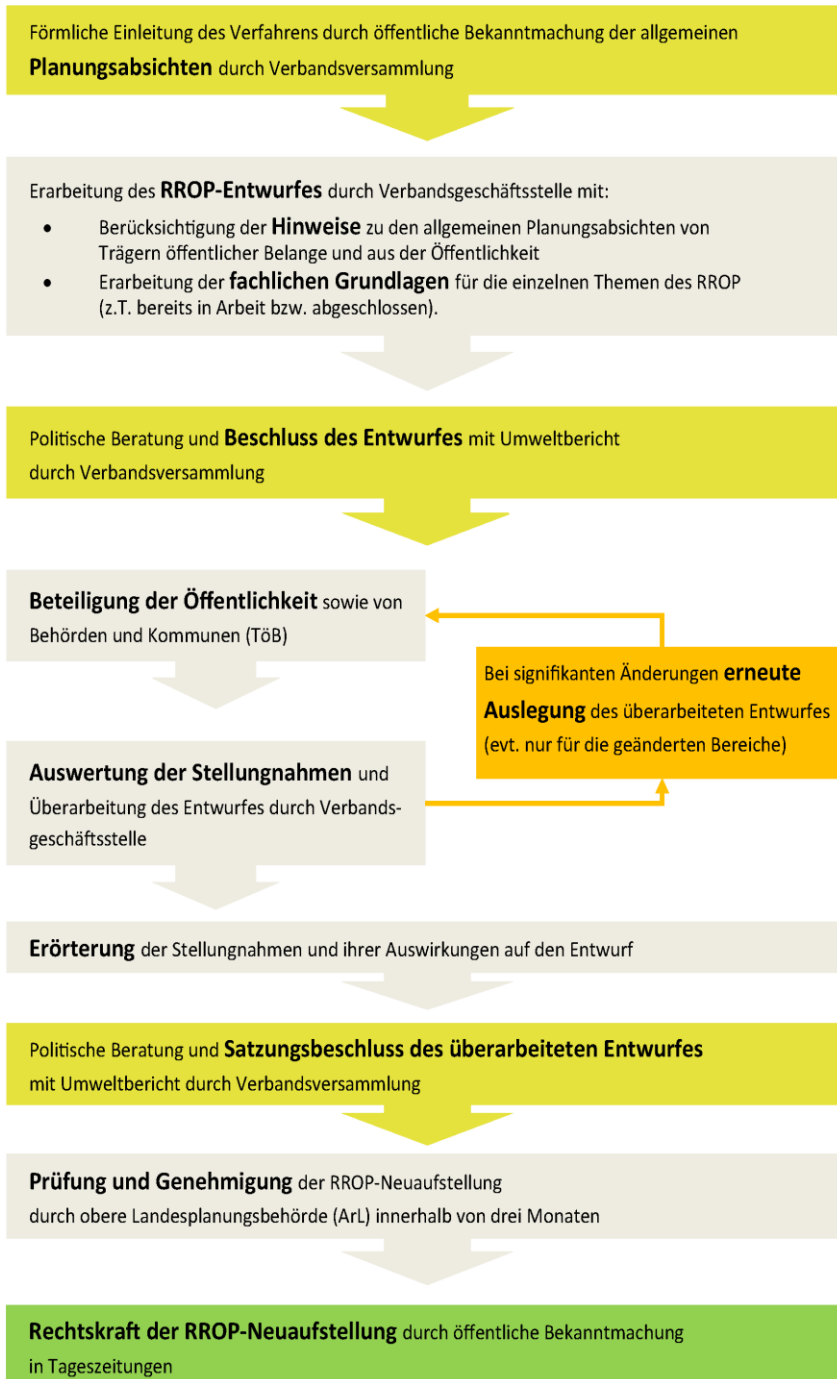


Abb.: Ablauf RROP-Verfahren, eigene Darstellung

2. Das macht der Verband zukünftig

Nachdem das bisherige RROP seit 2008 besteht, ist eine zeitnahe Fortschreibung des RROP erforderlich. Darüber hinaus besteht eine „unverzügliche Anpassungspflicht“ von Regionalen Raumordnungsprogrammen an verbindliche Änderungen des LROP innerhalb eines Jahres. Im Hinblick auf das 2017 abgeschlossene Änderungsverfahren zum LROP ergeben sich voraussichtlich Änderungen für das RROP in den Bereichen „Einzelhandel“ und „Regionaler Biotopverbund“. Die Umweltprüfung wird in das Verfahren zur Aufstellung des RROP integriert. Mit Bekanntgabe der allgemeinen Planungsabsichten hat die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 03. Mai 2018 das formelle Fortschreibungsverfahren eingeleitet.

Bei der Erarbeitung des neuen RROP werden die Ziele und Grundsätze des LROP 2017 umgesetzt. Es ist beabsichtigt – wie im RROP 2008 – auch im neuen RROP ein Leitbild voranzustellen.

Das neue RROP wird insbesondere folgende inhaltliche Schwerpunkte haben (Gliederung nach LROP 2017):

1. gesamtäumliche Entwicklung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig
2. Siedlungs- und Versorgungsstruktur
3. Freiraumstrukturen und Freiraumnutzungen
4. technische Infrastruktur, raumstrukturelle Standortpotenziale und Gewerbeflächenentwicklung
5. Flächenfestlegungen zum Hochwasserschutz

3. Bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Das gesamte bestehende Personal des Regionalverbandes arbeitet interdisziplinär an der Neuaufstellung des RROP mit. Sowohl durch Bearbeitung einzelner Kapitel in den jeweiligen Fachgebieten als auch durch eine abteilungsübergreifende Zusammenarbeit wird die Neuaufstellung zu einem Gemeinschaftsprojekt des Regionalverbandes. Das vorhandene Expertenwissen wird im Zuge des Prozesses gebündelt eingesetzt. Zusätzlich wird die Neuaufstellung durch einzelne Fachbeiträge von externen Gutachtern begleitet und unterstützt (u.a. für das Regionale Einzelhandelskonzept und dem Freiraumkonzept). Die finanziellen Mittel für die Neuaufstellung sind im Haushaltsplan verankert und dort zu entnehmen.

Für die Projektkoordination des RROP wurde die Stelle eines Projektleiters (TVÖD 13) und die eines Sacharbeiters (TVÖD 11) neu geschaffen, um Verfahrensabläufe zu koordinieren und im Ergebnis zu beschleunigen. Ihre Schwerpunktaufgaben liegen in der Erstellung und Überwachung der Zeit-, Kosten- und Projektplanung sowie die Bearbeitung rechtlicher Grundsatzfragen. Ebenso steuern und koordinieren sie die abteilungsübergreifende Zusammenarbeit, dies geschieht im ständigen und intensiven Austausch mit den Fachbereichen und Kollegen der Verwaltung des Regionalverbandes.

Zeit/Meilensteine	Personal	Kosten	Partner
Einleitung des Verfahrens durch Verbandsversammlung am 03.05.2018 Zielhorizont des Planungszeitraums: 10 Jahre	Bestehendes Personal des Regionalverbandes, Begleitung einzelner Fachbeiträge durch externe Gutachter, derzeit ist kein weiterer Personalbedarf für die Neuaufstellung des RROP vorgesehen	Kosten für externe Gutachten, Veröffentlichungen und Bekanntmachungen, mit der Vergabe des Regionalen Gewerbeflächenkonzeptes werden die wesentlichen externen Gutachterkosten für die Neuaufstellung des RROP abgeschlossen sein	Land, Kommunen, Fachbehörden, Verbände

3.1.2 *Weitere Instrumente und Verfahren der Regionalplanung (Der Regionalverband als untere Landesplanungsbehörde)*

Leitlinien im Themenfeld Untere Landesplanungsbehörde

- Formale Vorgabe aus Landes- und Regionalplanung beachten, berücksichtigen und umsetzen
 - Prüfung, Sicherung und gleichzeitig rechtskonforme aber flexible Anwendung raumordnerischer Ziel- und Grundsatzfestlegungen
-
- Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen prüfen und lenken
 - Bei raumbedeutsamen Vorhaben und Planungen frühzeitig den Rechtsrahmen in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV abstecken und über erforderliche Abstimmungsbedarfe informieren
 - Auftretende, unbeabsichtigte Regelungslücken formal, aber flexibel und praxisnah schließen und/oder
 - Dahingehend beraten, dass Planungsvorstellungen an rechtliche Rahmenbedingungen und Erfordernisse angepasst werden können, um sie umsetzen zu können - in diesem Sinne Vorhabenplanungen aus Wirtschaft und Gesellschaft rechtlich und kompetent unterstützen
 - Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die Zielen der Raumordnung entgegenstehen, im Einzelfall untersagen und damit die Planungskonzeption des RROP sichern
-
- Pflichtaufgaben

1. Einleitung

Landesvorgaben und regional abgestimmte Entwicklungsvorstellungen stellen in Verbindung mit dem Raumordnungsrecht von Bund und Land sowie weiter anzuwendendem Fachrecht die rechtlich steuernde und gestaltende Richtschnur der räumlichen und zukünftigen Entwicklung der Region dar. Zentrale Aufgabe der unteren Landesplanungsbehörde ist es, einerseits die Einhaltung dieser Vorgaben zu prüfen und zu gewährleisten und andererseits praxisorientiert Lösungen zu finden - dort, wo zunächst Nutzungskonflikte oder divergierende Entwicklungsvorstellungen aufeinandertreffen.

Zentraler Baustein zur Ordnung, Sicherung und Entwicklung des Raums ist dabei das RROP als ein mittelfristig angelegter, abgestimmter Entwicklungsrahmen für die Region. Im Rahmen der unteren Landesplanungsbehörde wird mithilfe verschiedener Verfahren und Instrumente auf dessen Einhaltung und Umsetzung abgestellt (Verwirklichung des Raumordnungsplans - Umsetzung und Anwendung).

So werden anhand der im RROP getätigten Festlegungen sowie in Verbindung mit den weiteren, einschlägig anzuwendenden Rechtsnormen vorrangig aus ROG und NROG frühzeitig auf übergeordneter Ebene

- raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen auf ihre Raum- und Umweltverträglichkeit geprüft und aufeinander abgestimmt sowie
- kommunale Gebietskörperschaften, Fachbehörden sowie weitere regionale Akteure bezüglich ihrer Entwicklungsvorstellungen, Projekte und Maßnahmen beraten.

Hinsichtlich sich verändernder Rahmenbedingungen, neuer Erkenntnisse und Anforderungen wird das RROP mittelfristig neu aufgestellt oder in einem Planänderungsverfahren angepasst. Im Rahmen der Unteren Landesplanung können im Einzelfall aber auch unter rechtlich definierten Voraussetzungen Abweichungen von einem im RROP festgelegten Ziel zugelassen werden (Zielabweichungsverfahren). Insoweit kann die untere Landesplanungsbehörde flexibel und praxisorientiert auf aktuelle Anforderungen in atypischen Einzelfällen reagieren.

Gleichwohl kann nicht allen Nutzungswünschen und Individualinteressen entsprochen werden. Stehen raumbedeutsame Planungen oder Maßnahmen einem Ziel der Raumordnung dauerhaft entgegen, erschweren die Verwirklichung eines in Aufstellung befindlichen Ziels oder machen dies unmöglich, können durch die Untere Landesplanung raumbedeutsame Planungen oder Maßnahmen förmlich untersagt werden. Mit diesem Instrument der Untersagung, das nur bei anhaltenden Konflikten als Ultima Ratio eingesetzt wird, werden die Festlegungen des RROPs gesichert und durchgesetzt.

Insoweit kennzeichnet sich die untere Landesplanungsbehörde einerseits durch die Anwendung des bestehenden Rechts. Andererseits dient sie als flexible und praxisorientierte Steuerungs-, Beratungs- und Lenkungsinstanz einer sich - auf dem eingangs skizzierten, abgesteckten Rechtsrahmen - dynamisch entwickelnden Region, zum Wohl von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt.

2. Verfahren und Instrumente

2.1 Raumordnungsverfahren (ROV)

Sogenannte raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen von überörtlicher Bedeutung müssen in der Regel untereinander und mit den Zielen, Grundsätzen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung abgestimmt werden. Hierzu wird durch den Regionalverband Großraum Braunschweig als unterer Landesplanungsbehörde frühzeitig ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, in dem unter anderem die Umweltverträglichkeit eines Vorhabens entsprechend seinem Planungsstand geprüft wird. In der Raumordnungsverordnung des Bundes (RoV) ist geregelt, in welchen Fällen dieses förmliche Instrument in der Regel angewandt werden soll.

Prinzipiell beginnt ein ROV mit einem informellen, noch nicht förmlichen Verfahrensabschnitt. Zunächst erfolgen Informations- und Beratungsgespräche, wird die Erarbeitung erster aussagefähiger Unterlagen begleitet und zu einer Antragskonferenz eingeladen. Auf dieser wird mit den wichtigsten am Verfahren zu beteiligenden Behörden, Verbänden und sonstige Stellen der erforderliche Inhalt und Umfang der Antragsunterlagen, der Verfahrensablauf und der voraussichtliche Zeitrahmen erörtert. Gleichzeitig werden wesentliche, zur Prüfung der Raum- und Umweltverträglichkeit erforderliche Informationen und Hinweise erbeten.

Auf Grundlage aller vorliegenden Informationen wird das Erfordernis eines ROVs erneut und abschließend beurteilt. Sollte dies gegeben sein, wird das förmliche ROV vorbereitet und die erforderlichen Antragsunterlagen erstellt:

Nach Eingang der vollständigen Unterlagen wird das ROV eingeleitet und innerhalb von sechs Monaten durchgeführt.

Das ROV wird mit einer Landesplanerischen Feststellung abgeschlossen, die in ihrer Rechtsnatur einer gutachterlichen Beurteilung entspricht. Als Ergebnis der Raumverträglichkeitsprüfung wird festgestellt, ob das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung:

- entspricht
- nicht entspricht oder
- - wie in den meisten Fällen – nur unter bestimmten Maßgaben entspricht.

Maßgaben dienen der Umsetzung der raumordnungsrechtlichen Festlegungen. So fordert z.B. eine Maßgabe häufig, dass für eine Beurteilung und Konkretisierung wasserrechtliche Erfordernisse zunächst ein geohydrologisches Gutachten zu erstellen ist. Eine andere, vielfach angewandte Maßgabe ist, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen durch das Vorhaben zu vermeiden bzw. zu minimieren ist.

Raumordnungsverfahren werden beim Regionalverband Großraum Braunschweig v.a. für größere Rohstoffabbauvorhaben (z.B. Abbau von Kies und Sand, Festgestein), Leitungstrassen, Ortsumfahrungen sowie großflächigen Einzelhandelsvorhaben durchgeführt.

In den letzten 5 Jahren wurden für ca. 15 raumbedeutsame Maßnahmen Antragskonferenzen durchgeführt; mit ganz unterschiedlichem Aufwand und Zeitbedarf wurden je nach Einzelfall die Raum- und Umweltverträglichkeit geprüft.

In 2018 gibt es bereits drei laufende Verfahren, zwei weitere sind in Vorbereitung.

2.2 Stellungnahmen zu Bauleitplänen sowie weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahren

Das RROP setzt einen verbindlichen Rahmen für die kommunalen Flächennutzungs- und Bebauungspläne. Damit die Inhalte des RROP auch tatsächlich in der Bauleitplanung beachtet werden, ist in § 1 Abs. 4 BauGB ein Anpassungsgebot verankert. In der Praxis bedeutet dies, dass der Regionalverband Großraum Braunschweig in seiner Funktion als Untere Landesplanungsbehörde (sowie auch als Aufgabenträger für den ÖPNV) im Rahmen der Verfahrensbeteiligung jedes Bauleitplanverfahrens (Flächennutzungs- und Bebauungsplan) sowie weitere raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen (z.B. Planfeststellungsverfahren, Flurbereinigungsverfahren etc.) prüft und soweit erforderlich eine Stellungnahme abgibt.

Pro Jahr prüft und bearbeitet der Regionalverband 300-350 Verfahren in bis zu 600 Verfahrensbeteiligungen. Die Abgabe einer Stellungnahme ist dabei nicht in allen Fällen erforderlich, da nicht in allen Fällen die Belange der Raumordnung berührt sind. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass der Regionalverband im Rahmen von ca. 150 Stellungnahmen pro Jahr seine Belange in die Verfahren einbringt.

2.3 Zielabweichungsverfahren

In Einzelfällen kann es vorkommen, dass ein im RROP festgelegtes Ziel der Raumordnung einer erforderlichen oder wünschenswerten Planung in einem oder mehreren Gesichtspunkten entgegensteht. Im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens nach dem Niedersächsischen Raumordnungsgesetz (NROG) kann dann durch den Regionalverband geprüft werden, ob die Abweichung von einem Ziel der Raumordnung, welches eine rechtlich verbindliche Vorgabe darstellt, zugelassen werden kann. Dies ist allerdings nur dann möglich, wenn diese Abweichung unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Andernfalls müsste das RROP in einem förmlichen Planänderungsverfahren (vgl. Kapitel RROP) geändert werden oder die beabsichtigte Planung bzw. das Vorhaben wäre unzulässig.

Konfliktsituationen mit förmlich festgelegten Zielen treten auf und müssen raumordnungsrechtlich gelöst bzw. bewältigt werden; bevor aber ein Zielabweichungsverfahren zur Anwendung kommt, wird zunächst versucht, den Zielkonflikt über Beratung und Vorhabenmodifikation zu lösen bzw. abzuwenden. Mit diesem Vorgehen kann die Zahl tatsächlich durchzuführender Verfahren moderat gehalten werden. Ergänzend ist anzuführen, dass die Zahl erforderlicher Verfahren auch vom Umfang und der Konflikträchtigkeit des Planungsgeschehens in der Region abhängt. Die Erfahrung zeigt, dass in der Regel zwei Zielabweichungsverfahren pro Jahr beim Regionalverband durchzuführen sind.

Beispiel für ein Zielabweichungsverfahren ist die über das Verfahren erfolgte Lösung eines Zielkonfliktes in der Gemeinde Schwülper (Samtgemeinde Papenteich) im Landkreis Gifhorn. Die dort angestrebte Siedlungserweiterung hätte zu einer Zielverletzung eines Vorranggebietes für Freiraumfunktionen geführt. In Anerkennung der begründeten Bauleitplanung zur zeitnahen Versorgung der ortsansässigen Bevölkerung mit Wohnraum konnte über die fachbehördliche Abstimmung ein Weg gefunden werden, wie das Vorhaben an die Erfordernisse des siedlungsbezogenen Freiraums anzupassen ist. In den Bescheid wurden Maßgaben aufgenommen, die zum einen einer Realisierung des Vorhabens nicht entgegenstanden, mit denen v.a. aber die Zielabweichung fachbehördlich mitgetragen werden konnte.

2.4 Untersagung raumordnungswidriger Planungen und Maßnahmen

Ein in der Praxis des Regionalverbandes selten angewandtes und häufig als „letztes Mittel der Raumordnung“ bezeichnetes Instrument ist die Untersagung raumordnungswidriger Planungen und Maßnahmen nach dem NROG. Der Regionalverband als zuständige untere Landesplanungsbehörde, könnte in einem Konfliktfall eine beabsichtigte raumbedeutsame Planung oder Maßnahme untersagen, um Ziele der Raumordnung zu sichern. Während eines Aufstellungs- oder Änderungsverfahrens des RROP kann z.B. verhindert werden, dass in Aufstellung befindliche Ziele der Raumord-

nung (z.B. geplante Vorranggebiete) durch Darstellungen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung (z.B. um Rohstoffabbau zu verhindern) konterkariert werden. In der Regel gelingt es bei abweichenden Planungsvorstellungen jedoch im Gespräch mit den jeweiligen Planungsträgern einvernehmliche und tragfähige Lösungen zu finden.

2.5 Raumordnerische Verträge

Eine Zwischenstellung zwischen „formellen“ und „informellen“ Instrumenten nimmt der raumordnerische Vertrag ein. Ein solcher Vertrag kommt in der Regel durch das Zusammenwirken der Regionalplanung mit einer oder mehrerer Kommunen sowie ggfs. einem Investor zustande in der Absicht, sowohl Ziele der Raumordnung als auch ein bestimmtes Vorhaben zu verwirklichen. Bei der Regionalplanung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig werden raumordnerische Verträge im Regelfall für eine regional verträgliche Regelung einer Siedlungserweiterung in einem gemäß RROP auf Eigenentwicklung begrenzten Ortsteil abgeschlossen.

3. Das macht der Verband zukünftig

Die untere Landesplanungsbehörde reagiert im Wesentlichen auf Entwicklungen in der Region, auf die Planung raumbedeutsamer Maßnahmen und Planungen. Diese werden hier auf einer übergeordneten Ebene frühzeitig geprüft, gesteuert und gelenkt.

Ziel und Selbstverständnis beim Regionalverband ist es, die skizzierten Aufgaben der unteren Landesplanung zügig, praxisnah und im Interesse einer nachhaltigen, vor allem aber auch einer zukunftsorientierten Entwicklung der Region anzugehen.

4. Bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

In der Abteilung Regionalentwicklung werden raumbedeutsame Vorhaben und Maßnahmen im Rahmen eines abgestimmten Stellungnahmeverfahrens durch alle Sachgebiete geprüft und bearbeitet. Je nach fachlicher Zuordnung erfolgt in den zuständigen Sachgebieten die Verfassung von Stellungnahmen oder die Durchführung eines Verfahrens (s.o.).

Während Stellungnahmen regelmäßig alle Sachgebiete betreffen, konzentrieren sich die meisten förmlichen Verfahren auf Maßnahmen und Vorhaben im Außen- bzw. Freiraumbereich. Beispielhaft lassen sich die Rohstoffgewinnung oder die Straßen- und Verkehrsplanung anführen.

Da raumbedeutsame Vorhaben und Maßnahmen beim Regionalverband nicht geplant, sondern geprüft und gesteuert werden, lässt sich der zu erwartende Arbeitsaufwand weder personell, noch zeitlich im Vorfeld aussagekräftig abbilden. Der Regionalverband hält als Dienstleister für diese nicht planbaren aber wiederkehrenden Aufgaben Kapazitäten vor. Im konkreten Einzelfall sind diese ggfs. anzupassen. Maßnahmen können hier die zusätzliche Einstellung studentischer Hilfskräfte oder die zeitlich begrenzte Aufgabenumverteilung sein.

Während die meisten Verfahren als laufendes Geschäft der Verwaltung kostenneutral in der Abteilung umgesetzt werden, kann der Regionalverband sich seinen zusätzlichen Arbeitsaufwand bei Raumordnungsverfahren entsprechend landesrechtlich festgelegter Gebühren entgelten lassen.

Zeit/Meilensteine	Personal	Kosten	Partner
Laufendes Geschäft der Verwaltung, Aufwand abhängig von Art und Anzahl der durchzuführenden Verfahren und abzugebenden Stellungnahmen, die an den Verband herangetragen werden	Bestehendes Personal des Regionalverbandes	Kosten entstehen regelmäßig für die Beteiligungsverfahren im Rahmen von Raumordnungs- und Zielabweichungsverfahren sowie Untersagungen	Land, Kommunen, Fachbehörden, Vorhabenträger, Verbände

3.1.3 Informelle Regionalplanung (Regionalentwicklung)

Bei der Regionalentwicklung handelt es sich in der Regel um Maßnahmen und Konzepte, mit denen die wirtschaftliche Entwicklung einer Region unterstützt werden soll. Ziel der Regionalentwicklung ist der Ausgleich regionaler Disparitäten und damit die Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen. Die endogene Regionalentwicklung versucht dabei insbesondere mit den Akteuren aus der Region Kräfte von unten heraus zu nutzen, um die Regionalwirtschaft mit diesen endogenen Potenzialen zu stützen oder zu entwickeln. Regionalentwicklung dient aber auch der Vorbereitung und Umsetzung der formellen Regionalplanung, insbesondere des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP). Gesetzliche Grundlage ist unter anderem das Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) sowie des Landes Niedersachsen (NROG). § 14 ROG und § 14 NROG regeln die raumordnerische Zusammenarbeit. Dort sind unter anderem regionale Entwicklungskonzepte, interkommunale Netzwerke, regionale Foren sowie die Raumbesichtigung als mögliche Formen der Zusammenarbeit genannt. Der Regionalverband betätigt sich bereits seit Jahren in diesem Themenfeld (u.a. in den Bereichen Klimaschutz, demographischer Wandel etc.) und erstellt darüber hinaus regelmäßig Fachbeiträge als thematische Entwicklungskonzepte, deren Inhalte als fachliche Vorbereitung in die Fortschreibung/Neuaufstellung des RROP einfließen (z.B. Regionales Einzelhandelskonzept, Freiraumentwicklungskonzept etc.). Mit der Änderung des Gesetzes über den Regionalverband Großraum Braunschweig (Fassung vom 22. März 2017) hat der Regionalverband im Bereich Regionalentwicklung folgende Formen der Zusammenarbeit als Pflichtaufgaben zugewiesen bekommen (vgl. Kap. 2):

- Beratung der Kommunen bei Planung, Erschließung und Vermarktung von Gewerbeflächen
- Bereitstellung, Analyse und Bewertung von Daten zur Strukturentwicklung (Raumbesichtigung)
- Erarbeitung von Konzepten zur Koordinierung von Standorten und Angeboten von Berufsschulen
- Erstellung regionaler Tourismuskonzepte und Unterstützung von Kommunen im Tourismus- und Regionalmarketing
- Entwicklung von Konzepten zum regionalen Hochwasserschutz.

Zudem hat sich durch den Beschluss der Allianz für die Region, sich künftig auf das Themenfeld Fachkräfte konzentrieren und sich aus den Themenfeldern Tourismus und Energie zurückziehen zu wollen, Konsequenzen für die künftige Aufgabenerfüllung durch den Regionalverband. Der Regionalverband wird sich im Zuge seiner gesetzlichen Aufgabe „Erstellung regionaler Tourismuskonzepte und Unterstützung von Kommunen im Tourismus- und Regionalmarketing“ sowie im Zuge der Umsetzung des beschlossenen „Masterplans 100 % Klimaschutz“ an der Entwicklung, Begleitung und Umsetzung von Projekten inhaltlich, personell und finanziell beteiligen, um die durch die Neuausrichtung der Allianz für die Region entstandene Lücke zu schließen.

3.1.4 Masterplan Klimaschutz

Leitlinien im Themenfeld Klimaschutz

- Reduktion der Treibhausgasemissionen gegenüber dem Jahr 1990 um 95 %
- Gesamtstrategie, um Klimaschutz vor Ort an den Stellen zu unterstützen, an denen Ressourcen nicht ausreichen oder ein überörtlicher Ansatz gefragt ist
- Masterplan 100% Klimaschutz dient als konzeptionelle Grundlage für die Beantragung von geförderten kommunalen Klimaschutzmanagements
- Maßnahmenkatalog mit sechs Handlungsfeldern und insgesamt 72 Maßnahmen (24 davon prioritär)
- Konzentration auf Handlungsfelder, auf die der Regionalverband Einfluss nehmen kann
- Zielgruppen sind u.a. Kommunen und weitere Multiplikatoren, Bevölkerung wird über diese indirekt erreicht
- Flächendeckende Verankerung des Themas Klimaschutz in den Kommunen des Verbandsgebietes ist langfristiges Ziel
- Nichtpflichtige Aufgabe

1. Einleitung

Für eine erfolgreiche Energie- und Klimaschutzpolitik auf regionaler Ebene ist eine Gesamtstrategie sowie ein darin eingebettetes Bündel von Maßnahmen erforderlich, die der Regionalverband konsequent umsetzt. Dabei verfolgt der Regionalverband als Träger der Regionalplanung sowie als regionaler Impulsgeber eine Doppelstrategie von Vermeidung (Mitigation) und Anpassung (Adaption). Diese Doppelstrategie hat zum Ziel, klimaschädliche Emissionen zu reduzieren (durch Förderung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente sowie suffiziente Energienutzung) und gleichzeitig eine Anpassung an unabwendbare Klimafolgen zu erreichen (durch Vorsorge vor Klimagefahren, Sicherung einer möglichst günstigen Klimasituation für den Menschen) bei gleichzeitiger Versorgungssicherheit“. Nicht zuletzt hat der Regionalverband einen gesetzlichen Auftrag aus ROG und NROG, „den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen, sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 Satz 6 ROG/NROG).

Das Ziel des Regionalverbandes ist eine nachhaltige Entwicklung des Verbandsgebietes. Dem Klimaschutz kommt hierbei eine wichtige Querschnittsfunktion für die strategische Ausgestaltung der Energiepolitik zu. Bis 2050 wird so eine Reduktion der Treibhausgasemissionen gegenüber dem Jahr 1990 um 95 % und die Halbierung des Endenergieverbrauchs bis 2050 angestrebt (Beschlussvorlage Nr. 2018/16). Der verbleibende Endenergieverbrauch soll zu 100 % aus erneuerbaren, umweltverträglich gewonnenen Energien gedeckt werden (Beschlussvorlage Nr. 2013/13). Der Masterplan Klimaschutz ist eine freiwillige Aufgabe des Regionalverbandes.

2. Inhalte und Anforderungen

Der Regionalverband ist aufgrund der Größe des Verbandsgebietes und seiner Pflichtaufgaben gut geeignet, koordinierende, vernetzende und steuernde Aufgaben im Klimaschutz zu übernehmen. Das beim Regionalverband eingerichtete Masterplanmanagement agiert daher in Zukunft verstärkt als Katalysator eines regionsweiten Klimaschutznetzwerks sowie als Dienstleister für die Kommunen. Durch Unterstützung beim Einwerben von Fördergeldern für Kommunen sollen zudem weitere Fördermittel in die Region geholt werden.

Mit dem Regionalen Energie- und Klimaschutzkonzept (REnKCO2) und dem inhaltlich und methodisch darauf aufbauenden Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig (Masterplan) wurden die entsprechenden Fachgrundlagen erarbeitet. Vielfältige regionsweite Aktivitäten wie die Einrichtung einer Regionalen Energieagentur und der Aufbau des SolarDachAtlas Großraum Braunschweig wurden eingerichtet.

Im Rahmen der Masterplanerarbeitung wurde in einem regionsweiten Prozess eine Umsetzungsstrategie bestehend aus sechs Handlungsfeldern mit insgesamt 72 Maßnahmen erarbeitet. 24 Maßnahmen wurden als prioritär, d.h. besonders umsetzungsgünstig, eingestuft.

3. Das macht der Verband zukünftig

Die zeitnahe Umsetzung des Masterplans in der geförderten Phase bis 2020 konzentriert sich vorrangig auf die Handlungsbereiche, auf die der Regionalverband und die Verbandsversammlung direkt Einfluss nehmen können oder bei denen der Regionalverband auf regionaler Ebene sinnvoll unterstützen bzw. koordinieren kann.

Zentrale Aufgaben des Regionalverbands sind die Regionalplanung, die Regionalentwicklung, die Verkehrsentwicklungsplanung sowie der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene (SPNV) und Straße (ÖSPV). Hier setzen vor allem die Handlungsfelder A „Klimaschonend mobil“ (Kapitel 7.4.1) und B „Regionalplanung und -entwicklung“ (Kapitel 7.4.2) des Maßnahmenkatalogs an. Über die Verbandsglieder besteht direkter Kontakt zu den Kommunen im Großraum Braunschweig. Wichtige Ansatzpunkte sind die Unterstützung der Kommunen, in den eigenen Zuständigkeiten zielgerichtet den Klimaschutz voranzutreiben, die Beförderung interkommunaler Kooperationen und die Unterstützung regionaler Initiativen. Hier setzen vor allem die Handlungsfelder C „Klimafreundlich leben“ (Kapitel 7.4.3), D „Klimaschutz-Kommune: Energieeffizienz, Ressourcenschutz und Suffizienz“ (Kapitel 7.4.4) und F „Kommunikation, Beratung und Vernetzung“ (Kapitel 7.4.6) an. Über die Vertreter der Wirtschaft im Masterplan-Beirat will der Regionalverband Ansatzmöglichkeiten im Handlungsfeld „Energie- und ressourceneffiziente Wirtschaft“ (Kapitel 7.4.5) entwickeln.

Langfristig soll eine dauerhafte institutionelle Verankerung des Themas Klimaschutz in der Verwaltung des Regionalverbandes und der Kommunen des Verbandsgebietes sowie in den formalen Verwaltungsprozessen und –abläufen erreicht werden. Als Voraussetzung hierzu dient die Anerkennung des Masterplans als integriertes Klimaschutzkonzept, welches die Kommunen des Regionalverbandes grundsätzlich in die Lage versetzt, sich unter Nutzung von Fördermitteln der Kommunalrichtlinie 1 mit dem Thema Klimaschutz auseinandersetzen zu können. Langfristig soll somit ein flächendeckender, institutionell verankerter Klimaschutzprozess etabliert werden.

4. Bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Zeit/Meilensteine	Personal	Kosten	Partner
Beschluss der Verbandsversammlung im Mai 2016 zur Konzepterstellung, Beschluss des Konzeptes im Mai 2018, Umsetzung des Konzeptes bis Mitte 2020, Verstetigung	Bestehendes Personal des Regionalverbandes, Befristung Personal im Haushaltplan bis Ende des Förderzeitraums Mitte 2020,	Personalkosten 20% für Verband für 3 Stellen, 80% Förderung durch den Bund TVÖD 11, Projektleiterstelle finanziert durch Regionalverband TVÖD 13 bis Mitte 2020	Bund, Land, Kommunen, Fachbehörden, Vereine und Verbände

¹ <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie>

3.1.5 *Beratung der Kommunen bei der Planung, Erschließung und Vermarktung von Gewerbeflächen und Entwicklung von Konzepten zur Verbesserung des Gewerbeflächenangebots*

Leitlinien im Themenfeld Gewerbeflächenmanagement

- Beratung der Kommunen bei der Planung, Erschließung und Vermarktung von Gewerbeflächen
- Entwicklung von Konzepten zur Verbesserung und Koordinierung des Gewerbeflächenangebots in der Region
- Vernetzung und Koordinierung von Institutionen der Wirtschaftsförderung sowie weiterer Wirtschaftspartner und regionaler Akteure
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Erwartungsgemäß liegt in großen Wirtschaftsstandorten ein begrenztes Flächenangebot für Gewerbeflächen vor. So stellt sich die Ausgangslage auch in unserem Raum dar:

In hoch verdichteten Teilräumen des Regionalverbandes mit einer herausgehobenen Standortgunst zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin, insbesondere entlang der großen Transitstrecken (A 2, A 39) sind große zusammenhängende Gewerbeflächen, die sich für die Ansiedlung von großen produzierenden Betrieben oder Unternehmen aus der Logistikbranche eignen, knapp. Insbesondere aufgrund der hohen siedlungsräumlichen Dichte aber auch aufgrund entgegengesetzter naturräumlicher und topographischer Restriktionen stehen solche Standorte auch langfristig kaum noch zur Verfügung.

Verantwortlich ist neben den beschriebenen Nutzungskonflikten die sehr dynamische Marktlage, bei der Flächen in kürzester Zeit verkauft sind. Daher ist eine nachhaltige und effiziente Flächennutzung sowohl in Bestandsgebieten, als auch bei Neuentwicklungen ein wichtiges Handlungsfeld.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Als Prämisse wichtig ist, dass durch die Aktivitäten des Regionalverbandes kein Eingriff in die kommunale Planungshoheit (Art. 28 Abs. II GG) intendiert ist und dass sämtliche Festlegungen bezüglich der Gewerbeflächenentwicklung nur unter frühzeitiger und umfassender Beteiligung der Kommunen erfolgen werden. Bislang gibt es in der Region Erkenntnisse über zukünftige Flächennachfrage oder besondere Standorteignung auf der regionalen Ebene von Gewerbestandorten, die vertieft werden sollen.

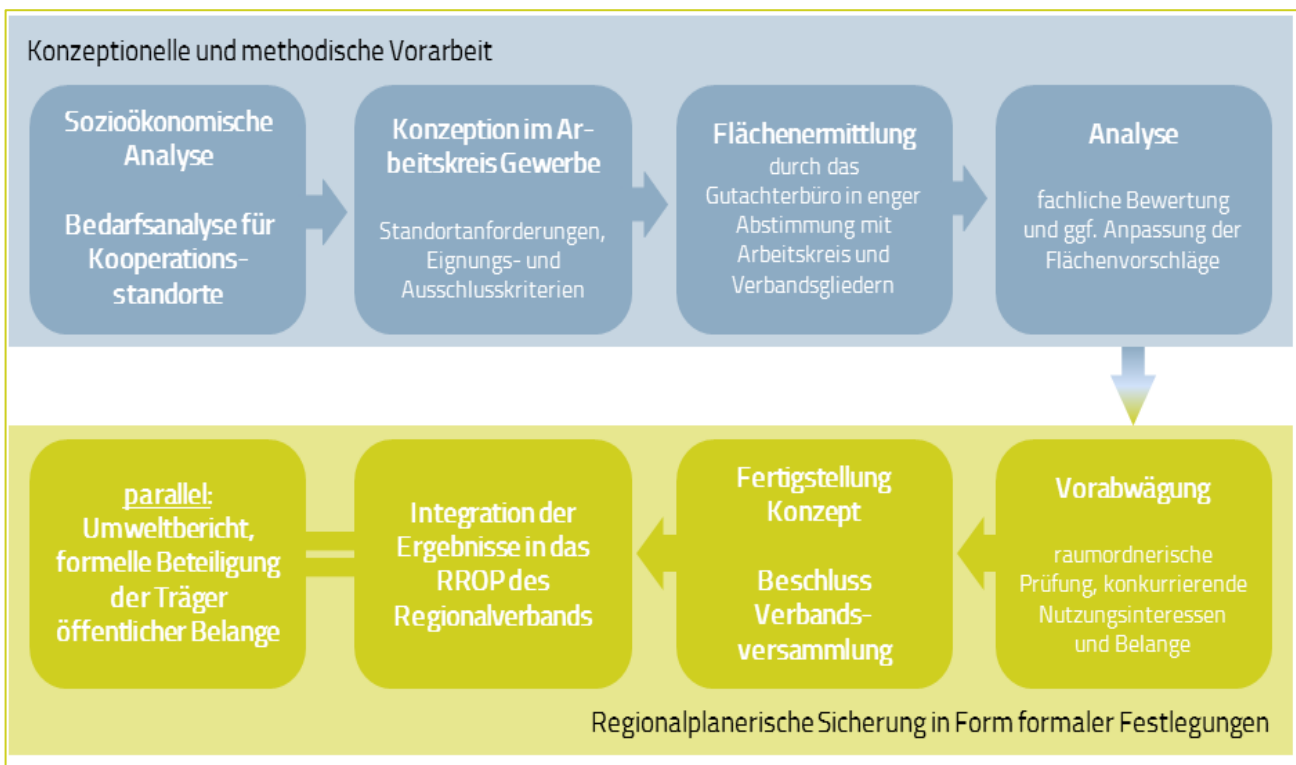
Auf Basis seiner neuen gesetzlichen Aufgabe sieht sich der Regionalverband als Plattform für eine regional übergreifende Gewerbeflächenplanung regional bedeutsamer Gewerbeflächen. Dabei sollen auch Möglichkeiten für interkommunale Zusammenarbeit bei regional bedeutsamen Gewerbeflächen sowie deren Vorzüge und potenzielle Umsetzungen in der Region mit untersucht werden. Hierzu ist ebenfalls eine enge Abstimmung mit Kommunen, Akteuren aus der Wirtschaft und Unternehmen vorgesehen. Ziel ist eine Sicherung geeigneter Flächen und Entlastung nachgelagerter Planverfahren (Bauleitplanung) bei gleichzeitiger Verfahrensberatung/-begleitung für Kommunen. Dabei handelt es sich um ein Angebot des Regionalverbandes für die Kommunen. Es wird nicht in die kommunale Planungshoheit eingegriffen. Dies soll durch die Weiterentwicklung von vertrauensbildenden Maßnahmen verdeutlicht werden. Dabei handelt es sich um ein Angebot des Regionalverbandes für die Kommunen. Es wird nicht in die kommunale Planungshoheit eingegriffen. Dies soll durch die Weiterentwicklung von vertrauensbildenden Maßnahmen verdeutlicht werden. Zur Vertrauensbildung sollen dabei die Auftakt- und Abschlussveranstaltungen, zu denen die Vertreter der Kommunen eingeladen werden sollen sowie die Beteiligung ausgewählter Akteure im Arbeitskreis beitragen. Darüber hinaus

ist die Herausgabe von Presseinformationen und in Verbindung damit eine informative Berichterstattung in den regionalen Medien zum Abschluss des Projekts geplant, um die Festlegungen der Angebotsplanung für Gewerbeflächen auch öffentlich und transparent zu kommunizieren.

3. Das macht der Verband zukünftig

Der Regionalverband hat Anfang 2019 ein externes Gutachterbüro beauftragt, das Thema konzeptionell durch die Erstellung eines Konzeptes für regionalbedeutsame Gewerbestandorte zu bearbeiten. Darin sollen Gewerbeflächen einer bestimmten Flächengröße (ab ca. 25 ha) ermittelt und deren Umsetzbarkeit bewertet werden, damit diese durch Integration der Flächen in das neue RROP langfristig von anderen Nutzungen freigehalten und gesichert werden können. Der Schwerpunkt dabei soll auf Betriebe, die wegen ihrer Größe, Standortanforderungen und/oder Emissionen nicht an anderer Stelle angesiedelt werden können gelegt werden. In diesem Sinne soll das Konzept als Angebot für flächenintensive Ansiedlungen in der Region verstanden werden. Im Vorfeld der Ermittlung der Flächen soll gemeinsam mit den Verbandsgliedern, Kommunen und weiteren Akteuren ein Kriterienkatalog für solche Standorte entwickelt werden, aus dem Standortanforderungen abgeleitet werden können. Ziel ist dabei auch, einerseits nachfragerorientiert zu planen und andererseits aus der Vorgabe der Standortanforderungen nach Möglichkeit eine ausgeglichene regionale Verteilung solcher regionalbedeutsamen Standorte in den Teilregionen des Verbandsgebietes zu erreichen. Die Ermittlung und Bewertung der Standorte sollen im Austausch mit einem noch einzurichtenden Arbeitskreis Gewerbe im regionalen Diskurs und in enger Abstimmung mit den Standortkommunen erfolgen. Dabei soll aus raumordnerischer Sicht der im LROP und RROP verankerte Oberzentrale Verbund bzw. Mittelzentrale Verbund in die Betrachtung mit einbezogen werden.

Abb.: geplanter Konzeptablauf, eigene Darstellung



Die Bearbeitung des Konzepts zur Ermittlung dieser regionalbedeutsamen Gewerbestandorte wird dabei von Anfang bis Ende in enger Abstimmung mit den Verbandsgliedern und den betroffenen Kommunen sowie weiteren relevanten Akteuren aus dem betreffenden Bereich Gewerbeentwicklung (vor allem durch die Beteiligung im Arbeitskreis) erfolgen. Mit der beabsichtigten Ermittlung von s.g. „Premiumstandorten“ für großflächige und regional bedeutsame Gewerbestandorte soll im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden sowie Verbandsgliedern nicht etwa die Ausweisung über die Köpfe hinweg vorweggenommen werden, sondern auf Ebene der Regionalplanung gemeinsam eine

geeignete Gebietskulisse entwickelt werden, die über das RROP von anderen konkurrierenden Nutzungen freigehalten wird. So würde die spätere Ausweisung für die Kommunen erleichtert. Für die Ermittlung der Flächen sollen bestimmte Standortanforderungen (wie z.B. verkehrliche Erreichbarkeit) gelten, die in Zusammenarbeit mit den Verbandsgliedern, Kommunen und weiteren Akteuren erarbeitet werden sollen. Die potenziellen Flächen können dabei in allen Teilregionen des Verbandsgebietes gleichermaßen festgelegt werden; eine vorbestimmte regionale Verteilung besteht nicht. Der Abschluss dieses Konzepts durch Identifizierung der Gewerbeflächen und konkrete Ausgestaltung der Integration der Flächen als Festlegung im RROP ist für den Herbst 2019 vorgesehen.

Um auch künftig Handlungsspielräume zu erhalten, wird es verstärkt darauf ankommen, die Entwicklungsaufgaben der Regionalplanung als Beitrag für qualitatives Wachstum und Innovation zu stärken. Gleichzeitig erhalten die Aufgaben zur Sicherung der Daseinsvorsorge wie auch die Ausgleichsaufgabe in Anbetracht der sich verändernden Bevölkerungsstruktur eine neue Gewichtung. Daueraufgabe der Regionalplanung bleibt die Ordnungsaufgabe im Sinne einer übergeordneten Koordination von Nutzungsansprüchen, Entwicklungspotenzialen und Schutzinteressen.

Gleichzeitig kann es eine zusätzliche Aufgabe des Regionalverbands sein, Unterstützungsangebote für Kommunen bei der Entwicklung und Vermarktung von Gewerbegebieten anzubieten. Dazu sind aktuell in Abstimmung mit den Verbandsgliedern und Kommunen zunächst keine weiteren Aktivitäten geplant, die über beratende Maßnahmen des Regionalverbands auf dem Gebiet der Gewerbeflächenentwicklung hinausgehen würden (siehe dazu auch die Beschlussvorlage 2018/65 der 10. Sitzung des Verbandsausschusses am 29.11.2018).

Die Aktivitäten zur Sicherung der regionalen Gewerbeflächenentwicklung sollen in eine Entwicklungs- und Marketingstrategie für die Region in Bezug auf den Gewerbestandort einbezogen werden.

4. Bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Eine Vollzeitstelle als Fachbereichsleiter im Sachgebiet Regionalentwicklung wird sich in dieser Funktion mit den Aufgaben der Regionalentwicklung im Verbandsgebiet beschäftigen.

Wobei die Netzwerkarbeit mit relevanten regionalen Akteuren in den Themenfeldern Gewerbeflächenentwicklung und Wirtschaftsförderung, Regionalmarketing und Tourismus sowie die Unterstützung und Verfahrensbegleitung von Kommunen bei der Entwicklung interkommunaler Gewerbe- und Industriegebiete ein wichtiger Bestandteil dieser Fachbereichsleiterstelle ist. Des Weiteren befassen sich zwei 2 Mitarbeiter aus dem Sachgebiet Regionalentwicklung ebenfalls mit dieser Thematik.

Sie arbeiten u. a. mit kommunalen Gebietskörperschaften, den zuständigen Behörden, Institutionen, Planungsbüros, der Wirtschaft sowie der fachöffentlichen und der politischen Ebene zusammen.

Zeit/Meilensteine	Personal	Kosten	Partner
Neue Aufgabe als Pflichtaufgabe durch Verbandsgesetz, Abgrenzung zu den Aufgaben der Allianz für die Region GmbH notwendig	Bestehendes Personal des Regionalverbandes, zwei Stellen TVÖD 11, die sich gleichzeitig mit dem Thema Tourismus befassen sowie ein Fachgebietsleiter/in TVÖD 14/A 14, zusätzlicher Personalbedarf einer TVÖD 11 Stelle erforderlich, um Aufgabe sachgerecht erfüllen zu können	Personalkosten, Kosten für externe Gutachten	Bund, Land, Kommunen, Wirtschaftsförderer, Kammern (IHKen, HWK etc.), Allianz für die Region GmbH, Vereine und Verbände (z.B. Arbeitgeberverband, Gewerkschaften etc.)

3.1.6 *Bereitstellung, Analyse und Bewertung von Daten zur Strukturentwicklung (Raumbeobachtung)*

Leitlinien im Themenfeld Raumbeobachtung

- Bereitstellung, Analyse und Bewertung von Daten zur Strukturentwicklung/Raumbeobachtung
- Aufbau eines Monitoringkonzeptes zur Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP)
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Der Regionalverband Großraum Braunschweig erarbeitet für sein Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) ein Gesamt- bzw. Plan-Monitoring. Monitoring ist ein Überbegriff für alle Arten der unmittelbaren systematischen Erfassung (Protokollierung), Beobachtung oder Überwachung eines Vorgangs oder Prozesses mittels technischer Hilfsmittel oder anderer Beobachtungssysteme. Dabei ist die wiederholte regelmäßige Durchführung ein zentrales Element der jeweiligen Untersuchungsprogramme, um anhand von Ergebnisvergleichen Schlussfolgerungen ziehen zu können. Raumbeobachtung ist Voraussetzung und Grundlage räumlicher Planung. In der Folge muss sich Raumbeobachtung auf alle raumbedeutsamen Lebensbereiche richten. Sie informiert über Struktur und Bewegungen der Bevölkerung, Wirtschaft und Arbeitsmarkt, Wohnungsversorgung und Infrastruktureinrichtungen, natürliche Ressourcen und deren Belastungen. Die Daten zur laufenden Raumbeobachtung sollen somit eine Datengrundlage für die aktuelle Situation der Region bilden sowie Zeitreihenvergleiche und Prognosen ermöglichen. Darüber hinaus sollen die Daten den Kommunen als regelmäßig aktualisierte Grundlage für eigene Analysen zur Verfügung gestellt werden. Neben der reinen Abbildung positiver und ggf. auch negativer Entwicklungen in der Region Großraum Braunschweig ist auch ein Vergleich mit anderen Regionen über den Vergleich der Indikatoren, die erhoben worden sind, möglich. Zudem können die Akteure in der Region und den Kommunen, die sich mit der Auswertung der Raumbeobachtungsdaten beschäftigen, frühzeitig auf Veränderungen der in den Strukturdaten abgebildeten Indikatoren reagieren.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Die Aufgaben des Regionalverbandes konzentrieren sich dabei insbesondere die Entwicklung eines Konzeptes zur allgemeinen laufenden Raumbeobachtung im Verbandsgebiet zur Bereitstellung, Analyse und Bewertung von Daten zur Strukturentwicklung. Außerdem sollen themenspezifische Studien, Bilanzen, Zeitreihenvergleiche und Konzepte – in Verknüpfung mit Entwicklungsszenarien und -prognosen – mit entsprechendem raumplanerischen Handlungsbedarf (Siedlungsentwicklung, Gewerbe etc.) erstellt werden. Der Aufbau eines Monitoringkonzeptes zur Fortschreibung des RROP sowie Umweltmonitoring ist ebenfalls geplant.

3. Das macht der Verband zukünftig

Das Regionalmonitoring hingegen umfasst ganz allgemein die Überprüfung aller über das Umweltmonitoring hinausgehenden regionalplanerischen Festlegungen im RROP (Leitbilder, Ziele, Grundsätze). Wesentliche Inhalte sind u.a. die Demographische Entwicklung und ihre Folgen sowie weitere aktuelle und bedeutsame Arbeitsfelder wie das Zentrale-Orte-System, technische und administrative Infrastrukturen sowie die Bereiche Landwirtschaft und Energie. Primäre Aufgabe des Regionalmonitorings ist es, die Ausgangssituation der Region sowie die wesentlichen Entwicklungstrends, die zu einer Verschärfung oder Abschwächung der (inner-) regionalen Disparitäten führen, zu erfassen. Im Rahmen einer systematischen und gezielten Plankontrolle des RROPs sind die bei einer solchen Analyse der regionalen Struktur- und Entwicklungsprozesse festgestellten Zustände und Entwicklungen den raumordnerischen Festlegungen gegenüberzustellen. Ziele sind die Durchführung einer Erfolgskontrolle des RROPs, sowie die Ableitung operativer Handlungsoptionen.

Die laufende Raumb Beobachtung soll für das Verbandsgebiet die regionalen Lebensbedingungen und deren Veränderung mit Hilfe von Indikatoren aus den Daten der amtlichen Statistik dauerhaft ermitteln und analysieren. Dies sind „Anzeiger“ für die in einem weiteren Schritt zu beurteilenden regionalen Lebensbedingungen. Bei dem Thema Raumb Beobachtung handelt es sich um eine Vertiefung der bestehenden Aufgabe. Bislang hat der Regionalverband das Thema jedoch ausschließlich als Grundlage für eigene Planungen genutzt. Künftig sollen den Kommunen und Fachbehörden planmäßig statistische und geografische Daten und Dienste für eine vorausschauende, fachübergreifende (Raum-)Planung zur Verfügung gestellt werden. Der Regionalverband hat bereits eine regionale Einzelhandelsdatenbank aufgebaut, auf deren Daten die Kommunen im Verbandsgebiet kostenlos zugreifen können. Weitere Datenbanken sind derzeit im Aufbau (z.B. Rohstoffsicherung). Dabei ist eine enge Abstimmung mit den genannten Akteuren notwendig. Dabei sollen folgende Schwerpunktthemen bearbeitet werden:

- Flächennutzung (z.B. Rohstoffsicherung, Hochwasser etc.)
- Demografie
- Daseinsvorsorge / Einzelhandel
- Arbeitsmarkt
- Soziale Faktoren
- Bauen und Wohnen
- Verkehr und Infrastruktur

4. Bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

In der Abteilung Regionalentwicklung ist ab dem 1. Juni 2018 eine unbefristete Vollzeitstelle eines Sachbearbeiters für Raumb Beobachtung besetzt. Für die Bearbeitung von Aufgaben im Bereich der Raumb Beobachtung und des Regionalmonitorings im Verbandsgebiet ist diese Stelle verantwortlich. Sie arbeitet u. a. mit kommunalen Gebietskörperschaften, den zuständigen Behörden, Institutionen, Planungsbüros sowie der fachöffentlichen und politischen Ebene zusammen. Mit der sachgebietsübergreifenden und abteilungsübergreifenden Koordinierung des Themenfeldes „Raumb Beobachtung“ und Aufbau eines Regionalmonitoringkonzeptes wird sich auch der Fachbereichsleiter Regionalentwicklung beschäftigen. Über etwaigen künftigen zusätzlichen Personalbedarf in diesem Bereich kann erst entschieden werden, wenn der notwendige Arbeitsumfang der vertiefenden Raumb Beobachtung im Zuge der laufenden Bearbeitung sichtbar wird.

Zeit/Meilensteine	Personal	Kosten	Partner
Neue Aufgabe als Pflichtaufgabe durch Verbandsgesetz	Bestehendes Personal des Regionalverbandes, derzeit eine Stelle TVÖD 11, enge Zusammenarbeit mit allen Kolleginnen und Kollegen aus der Abteilung, insbesondere auch dem Themenfeld GIS	Personalkosten, Kosten für externe Gutachten	Bund, Land, Kommunen, Vereine und Verbände

3.1.7 Erstellung von regionalen Tourismuskonzepten, Unterstützung von Kommunen und regionalen Vermarktungsorganisationen bei der touristischen Vermarktung sowie bei der regionalen Öffentlichkeitsarbeit, auch im Bereich Regionalmarketing

Leitlinien im Themenfeld Tourismus und Regionalmarketing

- Erstellung von regionalen Tourismuskonzepten
- Unterstützung von Kommunen und regionalen Vermarktungsorganisationen auch im Bereich Regionalmarketing
- Regionale Öffentlichkeitsarbeit
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Tourismusentwicklung braucht eine klare Zielrichtung, gemeinsame Strategien und ist am wirkungsvollsten, wenn touristische Maßnahmen und Projekte erfolgreich umgesetzt werden. Dazu bedarf es des entsprechenden Ressourceneinsatzes, um im Ereignis durch infrastrukturelle Impulse und betriebliche Angebote die touristische Wertschöpfung zu steigern.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Zu den neuen Aufgaben des Regionalverbandes gehört unter anderem die Erstellung von regionalen Tourismuskonzepten. Dazu hat im November 2017 die Allianz für die Region (AfdR) zusammen mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig, der Tourismus Region BraunschweigerLAND e.V. und dem Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) das „Regionale Tourismuskonzept“ für die Region erstellt. Das Konzept ist Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln beim Land Niedersachsen aus der aktuellen Tourismusförderrichtlinie.

Gemeinsames Ziel soll es sein, die wirtschaftliche Bedeutung und die positiven Effekte, die vom Tourismus auf die gesamte Region ausstrahlen, weiter zu steigern und branchenübergreifende Synergien zu schaffen und die touristische Entwicklung voranzutreiben.

Positive Effekte sollen auf die gesamte Region ausstrahlen und branchenübergreifende Synergien geschaffen werden, die die touristische Entwicklung vorantreiben und Umsetzungsaktivitäten verstärken. Durch einen vollständigen Rückzug der Allianz für die Region aus dem Themenfeld Tourismus kommen neue Herausforderungen auf die Aufgabewahrnehmung des Regionalverbandes zu.

3. Das macht der Verband zukünftig

Die Aufgabe „Erstellung von regionalen Tourismuskonzepten“ liegt künftig allein beim Regionalverband, die Aufgaben „Unterstützung Regionalmarketing“ und „Regionale Öffentlichkeitsarbeit“ liegen operativ insbesondere bei der Allianz für die Region und werden vom Regionalverband lediglich unterstützt. Regelmäßige Abstimmungen zur Erstellung und Unterstützung der Umsetzung eines (gemeinsamen) Konzeptes für Regionalmarketing der „Region Braunschweig“ mit der Allianz für die Region mit dem Ziel der Vermarktung und somit Stärkung unserer Region sind geplant.

Netzwerkarbeit mit relevanten regionalen Akteuren in den Themenfeldern Gewerbeflächenentwicklung und Wirtschaftsförderung, Regionalmarketing und Tourismus ist hierbei eine Aufgabe. Die Bildung eines Arbeitskreises fördert hierbei die aktive Beteiligung wichtiger Akteure. Der Regionalverband möchte die Akteure miteinander vernetzen und ein Bewusstsein über die jeweiligen Entwicklungspotentiale schaffen. Hierbei sollen möglichst Doppelstrukturen vermieden und die Arbeit transparent gestaltet werden.

Der Regionalverband hat vor der Sommerpause einen Workshop zusammen mit der Allianz für die Region sowie dem Amt für Regionale Landesentwicklung (ArL) durchgeführt. Ziel war es, die „Übergabe“ des Themenfeldes von Allianz zum Regionalverband zu kommunizieren. Gleichzeitig ging es darum, die Erwartungen aus der kommunalen Familie an den Verband abzufragen. Dabei wurden folgende Forderungen an den Regionalverband herangetragen:

- Prämisse: Keine Doppelstrukturen aufbauen, Transparenz der Arbeit
- Akteure miteinander vernetzen
- Bewusstsein über die jeweiligen Entwicklungspotentiale schaffen
- Regionalverband als Begleitpartner bei verschiedenen Prozessen und bei der Projektentwicklung (z.B. Gremienansprache und -betreuung)
- Beratung durch den Regionalverband in unternehmerischer/wirtschaftlicher Sicht (z.B. bei der Beantragung von Fördermitteln)
- Koordination von Netzwerken durch den Regionalverband

Daraus abgeleitet wurde zur weiteren Planung der Aktivitäten des Regionalverbandes und der gesamtregionalen touristischen Entwicklung eine strategische Lenkungsgruppe („Runder Tisch“) initiiert. Da eine enge Abstimmung mit allen regionalen Akteuren zwingend ist, wird die Zusammenarbeit in Form eines ständigen, im Vergleich zum Runden Tisch breiter aufgestellten, Arbeitskreises fortgeführt, der zusätzlich eingerichtet und von diesem vor- und nachbereitet wird. In diesem Arbeitskreis soll die Ausgestaltung und Umsetzung des regionalen Tourismuskonzepts mit einer breiten Beteiligung unterschiedlicher Stakeholder der Tourismus in der Region sowie der Verbandsglieder weiter konkretisiert und das Tätigkeitsspektrum des Regionalverbands festgelegt werden. Eine erste Sitzung dieses Gremiums ist für den 05.02.2019 vorgesehen.

Aus den ersten Terminen des Runden Tisches wurden weitere denkbare Tätigkeitsfelder des Regionalverbands vorgeschlagen, die bei den beteiligten Verbandsgliedern, Kommunen und den dazugehörigen Tourismusorganisationen einen Mehrwert erbringen können:

- Vertretung der Region und ihrer touristischen Akteure in politischen Gremien auf Landesebene
- Bereitstellung, Aktualisierung und Monitoring von Tourismusdaten auf kommunaler und regionaler Ebene (auch im Rahmen der neuen Aufgabe Raumbewertung des Regionalverbands, siehe Punkt 3.1.6)

4. Bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Der Aufbau und die Leitung des Fachbereichs Regionalentwicklung im Regionalverband werden durch die neue Stelle eines Fachbereichsleiters abgedeckt. Mit dieser Funktion soll die Entwicklung und Fortführung von Regionalen Entwicklungskonzepten, insbesondere des regionalen Tourismuskonzeptes, abgedeckt werden. Zwei weitere bestehende Stellen befassen sich schwerpunktmäßig, aber nicht ausschließlich, mit der Aufgabe der touristischen Entwicklung der Region sowie Regionalmarketing.

Nach vollständiger Übernahme der Aufgabe „Erstellung von regionalen Tourismuskonzepten“ muss im Zuge der künftigen Aufgabenwahrnehmung geprüft werden, inwieweit zusätzlicher Personalbedarf besteht. Dies gilt auch für die neuen Aufgaben „Unterstützung Regionalmarketing“ und „Regionale Öffentlichkeitsarbeit“.

Zeit/Meilensteine	Personal	Kosten	Partner
Neue Aufgabe als Pflichtaufgabe durch Verbands-gesetz, vollständiger Rückzug der Allianz für die Region GmbH aus dem Themenfeld Tourismus ab 2019	Bestehendes Personal des Regionalverbandes, zwei Stellen (nicht alleiniger Aufgabenbereich), Prüfung zusätzlicher Personalbedarf	Personalkosten, Kosten für externe Gutachten	Bund, Land, Kommunen, Touristiker, Vereine und Verbände

3.1.8 Entwicklung von Konzepten zur Verbesserung des Hochwasserschutzes

Leitlinien im Themenfeld Hochwasserschutz

- Zunehmende Hochwasserereignisse zwingen zum Handeln
 - Vorsorgender Hochwasserschutz ist eine Aufgabe für alle Akteure in der Region
 - Strategien und Maßnahmen sind wirksam, wenn auf das gesamte Flussgebiet bezogen
 - Hochwasserschutz als ein strategisches Leitmotiv für raumordnerisches Handeln
 - Verbindliche Festlegungen zum Hochwasserschutz im Regionalen Raumordnungsprogramm
 - Sicherung von Retentionsräumen und Lenkung der Siedlungsentwicklung als Maßnahmen
 - Teilnahme des Verbandes an Hochwasserschutzkooperationen als wirkungsvolle Unterstützung
 - Regionalverband als regionale Plattform und Dienstleister für die Hochwasserakteure
 - Erarbeitung und prozessualen Umsetzung der Konzepte zur Verbesserung des Hochwasserschutzes
-
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Hochwasserschutz im Großraum Braunschweig ist nicht erst seit den z. T. verheerenden Überschwemmungen im Harzvorland eine wichtige Aufgabe. Die Menschen an Oker, Aller, Schunter und Wabe, an Innerste und Fuhse müssen zunehmend die Auswirkungen der klimabedingten Veränderungen ertragen: Siedlungen werden überflutet und Ackerflächen häufiger und immer länger durch die Hochwässer in ihrer Nutzung eingeschränkt. Der Regionalverband hat sich daher schon frühzeitig im RROP 2008 dem Auftrag aus dem Raumordnungsgesetz des Bundes gestellt und Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Hochwasserschutz festgelegt. Ziel ist die regionalplanerische Flächenvorsorge für die Freihaltung von Überschwemmungsgebieten. Als fachliche Grundlage dienten die durch die Landkreise und kreisfreien Städte förmlich verordneten Überschwemmungsgebiete. Ergänzend hat der Regionalverband für ausgewählte Flussgebiete hydrologische Ingenieurgutachten in Auftrag gegeben. Als Bemessungshochwasser für die im RROP festgelegten Ziele wurde das hundertjährige Hochwasser HQ100 und für die Grundsätze vorsorglich das zweihundertjährige Hochwasser HQ200 angelegt (HQextrem).

Die im Regionalplan festgelegte räumliche Kulisse wurde durch zwischenzeitlich erfolgte Berechnungen des NLWKN weitgehend bestätigt. Zur Umsetzung der EG-Hochwasserrisikomanagementrichtlinie (EG-HWRM-RL) wurden vom NLWKN für die Flussgebietseinheit Weser das Hochwasserrisiko der zugehörigen Fließgewässer bewertet, Hochwasserrisikokarten erarbeitet und auf dieser Grundlage nach § 75 WHG Hochwasserrisikomanagementpläne erstellt. In diesen sind Ziele für das Hochwasserrisikomanagement festgelegt und Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele beschrieben. Dabei handelt es sich sowohl um administrative Maßnahmen und Maßnahmen zum natürlichen Rückhalt als auch um Maßnahmen und Konzepte des technischen Hochwasserschutzes. Durch die Hochwassergefahren- und -risikokarten erhalten die am Hochwasserrisikomanagement beteiligten Akteure aufbereitete Grundlagen und Hinweise, um bei ihren Planungen die bestehende Hochwassergefahr berücksichtigen zu können.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Die Städte und Gemeinden sind als Anlieger an den Fließgewässern im Großraum Braunschweig direkt den Folgen der Hochwasserereignisse ausgesetzt. Unter Berücksichtigung der Hochwasserrisikomanagementpläne ist es Aufgabe der Kommunen, zur Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden die Belange des Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigen. Neben Maßnahmen aus dem technischen Hochwasserschutz steht hierbei insbesondere die Flächenvorsorge im Vordergrund. Bei dieser planerischen Aufgabe werden die Kommunen durch die verbindlichen räumlichen Festlegungen zum Hochwasserschutz im RROP unterstützt.

Aus der Natur der Sache ergibt sich, dass ein vorsorgender Hochwasserschutz an einem Fließgewässer nur in interkommunalen Kooperationen wirkungsvoll umgesetzt werden kann. Einzelmaßnahmen oder Flächeninanspruchnahmen in einer Kommune dürfen sich nicht nachteilig auf die Ober- oder Unterlieger auswirken. Ein Beispiel für eine interkommunale Kooperation aus dem Verbandsgebiet ist die Flussgebietspartnerschaft Nördliches Harzvorland, in der unter Begleitung der Projektträger und in Kooperation mit weiteren Beteiligten wie der Landwirtschaft für die Flussgebiete der Innerste und Oker ein integriertes Hochwasserschutzkonzept erarbeitet wurde. Die Flussgebietspartnerschaft Nördliches Harzvorland zeigt vorbildhaft, wie partnerschaftlicher Hochwasserschutz im Verbandsgebiet betrieben werden kann.

3. Das macht der Verband zukünftig

Das Beispiel aus dem nördlichen Harzvorland zeigt, dass zielgerechte Konzepte und Planungen einer umfangreichen regionalen Abstimmung bedürfen. Dabei sind die Kommunen auf Unterstützung angewiesen. Die Landesregierung hat daher dem Regionalverband per Gesetz die Aufgabe übertragen, Konzepte zur Verbesserung des Hochwasserschutzes zu entwickeln.

Für den Hochwasserschutz besitzen die betroffenen Kommunen und beteiligten Institutionen wie der NLWKN oder der Wasserverband Peine die Zuständigkeit und die fachliche Kompetenz. Der Wasserverband Weddel-Lehre übernimmt im Rahmen der Hochwasserkooperation die Organisation und Leitung. Konzeptionelle Hilfe und Unterstützung benötigen sie vorwiegend bei der Erarbeitung und prozessualen Umsetzung der Konzepte zur Verbesserung des Hochwasserschutzes. Diese Unterstützung wird von den Kommunen und Institutionen beim Regionalverband Großraum Braunschweig aktuell nachgefragt.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig interpretiert seine gesetzliche Aufgabe entsprechend seines unter Pkt. 2.4 dieses Papiers dargelegten Selbstverständnisses bewusst nicht als weiterer Planungsträger, sondern als regionaler Koordinator und Unterstützer der Aktiven vor Ort. Seine Teilnahmen an der Kooperation in der Hochwasserpartnerschaft Schunter, Wabe und in der Hochwasserpartnerschaft Fuhse-Aue-Erse sind als erste konkrete Schritte zur Umsetzung dieses Auftrages zu sehen.

Auf Grundlage des Beschlusses der Verbandsversammlung (Beschlussvorlage 2018/14 vom 03.05.2018) wird der Regionalverband in der Zukunft weitere Hochwasserpartnerschaften im Großraum Braunschweig unterstützen. Auf Wunsch der jeweiligen Beteiligten steht der Regionalverband dabei als Koordinator und Projektunterstützer zur Verfügung. Langfristiges Ziel soll es sein, den Hochwasserschutz im Großraum Braunschweig an allen relevanten Flussgebieten in enger Kooperation mit allen Beteiligten auf eine vergleichbare konzeptionelle Basis zu stellen.

Die so vereinbarten Ergebnisse und Maßnahmen werden soweit möglich und raumordnerisch vertretbar als Ziele und Grundsätze in das regionale Raumordnungsprogramm integriert. Hierdurch soll erreicht werden, dass schon vor einem wasserrechtlichen Verfahren die notwendigen Maßnahmen und erforderliche Retentionsräume für den Hochwasserschutz im RROP verankert und verbindlich gegen konkurrierende Inanspruchnahmen gesichert werden können. Als Untere Landesplanungsbehörde wird der Regionalverband Großraum Braunschweig auf die Durchsetzung der vereinbarten Strategien und Maßnahmen hinwirken. Aufgrund seiner Querschnittsorientierung wird er in erforderlichen Verfahren wie z. B. im Raumordnungsverfahren die Erfordernisse des Hochwasserschutzes Beachtung verschaffen.

Weiterhin wird sich der Regionalverband Großraum Braunschweig für die Beteiligten als regionale Plattform und Sprachrohr anbieten. Als Stichworte hierzu können die Akquisition von Fördermitteln für Hochwasserschutzmaßnahmen, Vereinbarungen über Ausgleichszahlungen für die Landwirtschaft oder der regionale Austausch und Information zum Hochwasserschutz benannt werden. Ein besonderes Problem bei der Umsetzung von Maßnahmen zum Hochwasserschutz ist neben der Finanzierung, für die das Land und die Gemeinden zuständig sind, die Flächenverfügbarkeit. Es soll geprüft werden, inwieweit der Regionalverband hier durch planerische oder koordinierende Maßnahmen, die notwendige Bereitstellung von Flächen unterstützen kann.

4. Für den Hochwasserschutz bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat in der Abteilung Regionalentwicklung im Fachbereich Freiraumentwicklung eine Vollzeitstelle für die Aufgabe Hochwasserschutz eingerichtet. Mit der Stelle ist gewährleistet, dass der Regionalverband die Kommunen mittelfristig entsprechend seines gesetzlichen Auftrages zum Hochwasserschutz personell unterstützen kann. Daneben wird ggf. externer Sachverstand heranzuziehen sein.

Auf Grundlage der Beschlussvorlage 2018/14 vom 03.05.2018 wird der Regionalverband Großraum Braunschweig zur Unterstützung von Hochwasserpartnerschaften bei der Erstellung von überregionalen Hochwasserschutzkonzepten im Zuge von durch das Land geförderten Konzepten bis zu 50% des kommunalen Eigenanteils zu übernehmen und die entsprechenden Mittel in die jeweiligen Haushaltpläne einstellen. Durch diese Unterstützung wird die finanzielle Last der Kommunen gemindert und der Raum für die Erarbeitung von überregionalen Hochwasserschutzkonzepten deutlich vergrößert.

Zeit/Meilensteine	Personal	Kosten	Partner
Neue Aufgabe als Pflichtaufgabe durch Verbandsgesetz, Integration in RROP	Bestehendes Personal des Regionalverbandes, das Erfordernis für ggfs. zusätzliches Personal hängt von Art und Umfang der künftigen Projektarbeit bei der Erstellung von Regionalen Hochwasserschutzkonzepten ab	Personalkosten, Kosten für externe Gutachten	Land, Kommunen, Wasserverbände, Vereine und Verbände

3.1.9 *Koordinierung berufsbildende Schulen*

Leitlinien im Themenfeld Berufsbildende Schulen

- Erarbeitung von Konzepten zur Koordinierung des Standort- und Bildungsangebots berufsbildender Schulen
- Der Regionalverband als kommunaler Zweckverband seiner acht Verbandsglieder (Schulträger) und Dienstleister bei seiner konzeptionellen, regional übergreifenden Arbeit als in erster Linie für die Schulträger und deren Anforderungen sowie als Ansprechpartner für alle Beteiligten bzgl. deren Anforderungen an die Standort- und Bildungsangebote berufsbildender Schulen in der dualen Ausbildung.
- Besondere Bedeutung der Netzwerkarbeit und Führung eines Moderationsprozesses insbesondere hinsichtlich der Anforderungen der wichtigsten Kammern, Innungen, Verbände und Sozialpartner
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Der Regionalverband nimmt an übergreifendem Treffen der Berufsschulträger teil, eine Beteiligung Landkreis Goslar ist erfolgt, d.h. das Gebiet des Verbandes und seiner acht Verbandsglieder ist abgedeckt. Eine Definition der Aufgabenstellung des Regionalverbandes liegt vor und eine dreijährige Abordnung eines Mitarbeiters der Landesschulverwaltung für den Verband ist erfolgt. Es ist anzumerken, dass die örtlichen Zuständigkeiten der LSchB Braunschweig mit der Zuständigkeit des Regionalverbandes Großraum nicht übereinstimmen, sodass die Statistiken vom MK und dem Statistischen Landesamt nicht exakt anzuwenden sind.

Es gilt das Leitmotiv: Der Regionalverband versteht sich als kommunaler Verband seiner acht Verbandsglieder (Schulträger) bei seiner konzeptionellen, regional übergreifenden Arbeit als Dienstleister für die Schulträger und deren Anforderungen. Daneben als Ansprechpartner für alle weiteren Beteiligten bzgl. deren Anforderungen an die Standort- und Bildungsangebote berufsbildender Schulen in der dualen Ausbildung.

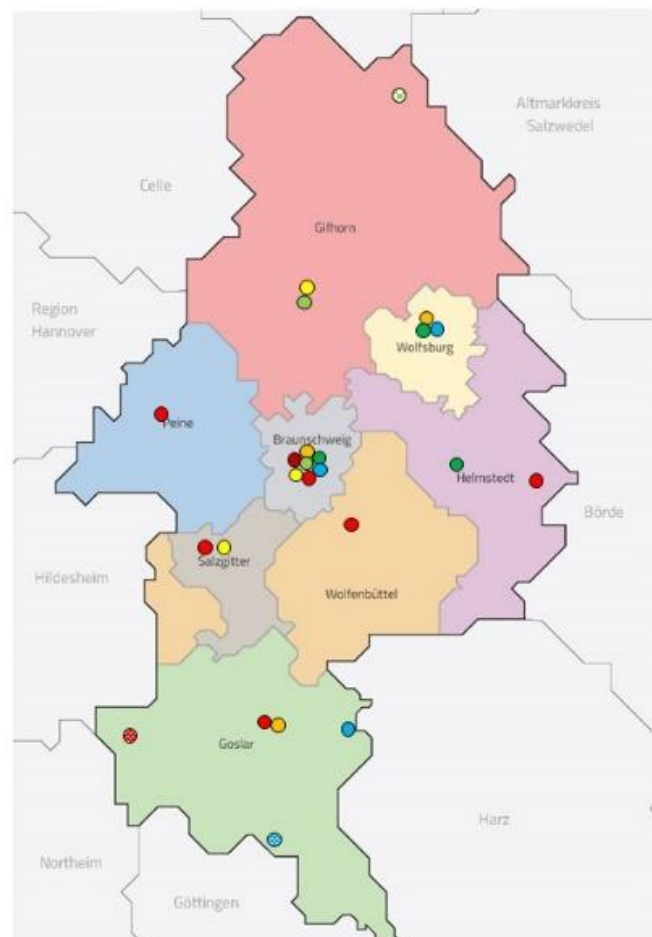
Netzwerkarbeit und Führung eines Moderationsprozesses, insbesondere hinsichtlich der Anforderungen der wichtigsten Kammern, Innungen, Verbände und Sozialpartner, an die Standort- und Bildungsangebote der berufsbildenden Schulen zu kommen.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Im Großraum Braunschweig betreuen acht Schulträger (Verbandsglieder des Regionalverbandes) einundzwanzig berufsbildende Schulen mit sehr unterschiedlichen Bildungsangeboten bzw. Schulformen. Der Austausch von Daten zwischen den beteiligten Schulträgern ist verbesserungsbedürftig. Gemeinsame bzw. abgestimmte Schulentwicklungspläne wurden noch nicht erstellt. Über die Grenzen des Regionalverbandes ist noch keine Abstimmung mit Nachbarlandkreisen bzgl. deren Bildungsangebote erfolgt.

Standorte des BBS' en in der Region

1	Braunschweig		
1.1	BBS V	X L	X SuS
1.2	Deutsche Müllerschule		
1.3	Heinrich-Büssing-Schule		
1.4	Helene-Engelbrecht-Schule		
1.5	Johannes-Selenka-Schule		
1.6	Otto-Benemann-Schule		
1.7	Technikakademie der Stadt BS		400 SuS
2	Gifhorn		
2.1	BbS I		
2.2	BbS II		
2.3	BbS II Außenstelle Hankensbüttel		
3	Goslar		
3.1	BbS-Baßgeige		
3.2	BbS-Baßgeige Außenstelle Seesen		
3.3	BbS I Stadtgarten		
3.4	BbS Bad Harzburg		
3.5	BbS Bad Harzburg Außenstelle Clausthal		
4	Helmstedt		
4.1	BbS-Helmstedt		
4.2	Steinmetz-Schule Königsutter		
5	Peine		
5.1	BbS-Peine		
6	Salzgitter		
6.1	BbS-Salzgitter Fredenberg		
6.2	Ludwig-Erhard-Schule		
7	Wolfenbüttel		
7.1	Carl-Gottfried-Langhans-Schule		
8	Wolfsburg		
8.1	Anne-Marie-Tausch-Schule		
8.2	BbS II		
8.3	Carl-Hahn-Schule		



Die Altersstruktur der Berufsschullehrer / -innen sind z.Z. für einige Ausbildungsgänge bzw. Schulformen sehr bedenklich, weil in den nächsten Jahren viele Pädagogen in den Ruhestand gehen und kaum durch sogenannte Quereinsteiger das Bildungsangebot aufrechterhalten werden kann. Insbesondere ist der Mangel an guten

Abb.: Standorte von Berufsbildenden Schulen im Regionalverbände Großraum Braunschweig, eigene Darstellung

ausgebildeten MINT-Lehrern zu beklagen. Die Anzahl von Absolventen bzgl. des Lehramts in Niedersachsen in den MINT-Fächern ist unter zehn pro Jahr gesunken. Die Vermittlung durch die duale Ausbildung von fachlichen Kompetenzen zu den Themen Industrie 4.0, Digitalisierung und E-Mobilität (rechtliche Vorgaben der Hochvolttechnologie in der Ausbildung) ist aufgrund mangelhafter Anzahl und Kompetenzen von Lehrkräften stark gefährdet. Im Zuge des Aufgabenkataloges für den Regionalverband soll auch diese Problematik aufbereitet und gemeinsam mit den Schulträgern mit dem Land als zuständige Stelle mit dem Ziel gezielt gegenzusteuern diskutiert werden.

Einige Auszubildende können teilweise nur unter schwierigen zeitlichen Bedingungen die Berufsbildenden Schulen mit den ÖVPN-Mitteln erreichen. Dieses gilt insbesondere für die ländlichen Gebiete und Randgebiete im Regionalverband. Eine vollständige Analyse von Anfahrzeiten im Gebiet des Regionalverbandes liegt noch nicht vor.

Alle Schulträger im Großraum Braunschweig sind aufgefordert, mit allen Bildungspartnern das Bildungsangebot zukunftsorientiert zu gestalten. Abgestimmte Investitionen bzgl. der Ausstattung von BbS'en und in personeller Hinsicht sind notwendig. Im Kernaufgabenmodell bzw. strategischen Entwicklungsplan für die Berufsbildenden Schulen wird u. a. vom Kultusministerium eingefordert, dass sich die BbS'en mit dem Thema Kooperation zwischen Berufsbildenden Schulen eines Schulträgers und über den Einzugsbereich eines Schulträgers hinaus (regionale/sectorale Fachklassen) auseinandersetzen. Ein strategisches Ziel ist es, Bildungsangebote an Erfordernisse der Berufs- und Arbeitswelt unter Berücksichtigung internationaler, nationaler oder landesspezifischer Rahmenvorgaben anpassen. Dieses kann zukünftig nur im Verbund aller verantwortlichen Bildungspartner gelingen. Der Regionalverband wird hier seine koordinierende Rolle wahrnehmen und diesen Prozess unterstützen.

3. Das macht der Verband zukünftig

Der Verband führt alle Daten von Erhebungen und Prognosen aller Bildungsangebote von berufsbildenden Schulen im Großraum Braunschweig zusammen. Er greift insbesondere auf Daten des Statistischen Landesamtes Niedersachsen, der Landesschulbehörde Braunschweig und der acht Schulträger zurück. Andere öffentlich zugängliche, zuverlässige Daten werden ebenfalls zur Bewertung der Sachlage von BbS'en herangezogen.

Die Daten sollen zur Analyse bzw. Offenlegung aller Bildungsangebote von BBS'en und privaten Bildungsangeboten (staatlich anerkannt) im „Großraum Braunschweig“ und darüber hinaus (angrenzende Regionen) dienen.

Aus der Datenanalyse sollen in enger Zusammenarbeit mit den acht Schulträgern Strategien für zukunftsorientierte Standort- und Bildungsangebote in der Region für die jeweiligen berufsbildenden Schulen kreiert werden. Eine zeitnahe Umsetzung der Strategien ist erwünscht.

Hierbei ist die Einbindung in ein zu bildendes Netzwerk aller maßgebenden Bildungsakteure (Kammern, Innungen, Verbände als Sozialpartner, Agentur für Arbeit) geplant.

Dabei ist auch die Erfassung von möglichen freiwilligen Kooperationen von Berufsschulstandorten und Bildungsgängen (mögliche Win-Win-Situationen bei gemeinsam abgeleiteten und getragenen Maßnahmen) geplant. Dazu wird es intensive Gespräche mit den Schulträgern bzw. BbS'en geben, um mögliche Kooperationen auszuloten.

Es gibt z. Z. vier wichtige Faktoren, die die Bildungslandschaft wesentlich beeinflussen. Der demografische Wandel in der Region, zweitens die Tendenz, dass immer mehr Jugendliche/Erwachsene die Allgemeine Hochschulreife und ein späteres Studium anstreben und drittens, die technologische Entwicklung in der Region (Digitalisierung, Industrie 4.0 und E-Mobilität). Eine weitere, besondere Herausforderung ist die Ausbildung von Berufsschullehrer/-innen in der Region.

Der Regionalverband wird sich um die Ansiedlung einer Berufsschullehrerausbildung (MINT-Fächern) in einer Zusammenarbeit mit den beiden regionalen Technischen Universitäten (TU Braunschweig, TU Clausthal) einsetzen. Hier wird ein neues, zukunftsorientiertes Konzept in der Lehrerausbildung angestrebt, das die Pädagogen für die MINT-Fächer (fächerübergreifend) qualifiziert. Dabei sollen die Seminare für die berufsbildenden Schulen eine verstärkte Rolle in der Ausbildung von Berufsschullehrer/-innen spielen. Aus Untersuchungen an anderen Hochschulstandorten in Niedersachsen kann abgeleitet werden, dass ausgebildete Lehrer/-innen meistens sich in ihrer Ausbildungsregion niederlassen, weil die sozialen Bindungen in der Region für sie eine besondere Rolle spielen.

Eine erste, grobe Analyse bzgl. eines Anfahrtsweges bzw. einer –zeiten hat gezeigt, dass Berufsschüler aus einem Randgebiet des Regionalverbands zu einer möglichen BbS-en bis zu 90 Minuten benötigt. Hier sind verschiedene, umfangreiche Studien notwendig, um den zeitlichen Aufwand für das Erreichen der BbS-en mittels ÖPVN zu minimieren. Die angrenzenden Regionen bzw. Landkreise werden mit in die Überlegungen eingebunden.

Ein Ziel des Regionalverbandes ist es, dass ein Netzwerk bzgl. der genannten Tätigkeiten und soweit möglich einer Zusammenführung der Anforderungen der acht Schulträger und aller sonst Beteiligten zu regional übergreifenden Konzepten im Zuge eines Moderationsprozesses aufgebaut wird. Klärungen und Absprachen müssen mit allen Akteuren in der Bildungslandschaft bzgl. der Zuständigkeiten erfolgen, damit es nicht durch mangelhafte Absprachen zur Vergeudung von finanziellen und personellen Ressourcen kommt.

Eine Koordination von Bildungsangeboten bietet den Vorteil, dass auch wenig frequentierte Bildungsgänge in der Region erhalten bleiben können. Absprachen zwischen den Kommunen bzgl. Kosten intensiven Investitionen (E-Mobilität, Industrie 4.0) haben den Vorteil, dass die Auslastung z.B. von Werkstätten und deren Einrichtungen mit Hilfe von Lernortkooperationen gesteigert werden könnten. Hier sind aber rechtliche Rahmenbedingungen zwischen den Kommunen zu erstellen bzw. zu prüfen. Der notwendige Personalbedarf für hochwertige Einrichtungen kann gezielter gedeckt werden. Die Weiterqualifikationsmaßnahmen für das Lehrpersonals können gezielter durchgeführt werden.

Dazu gehört auch das gemeinsame Erarbeiten von Konzepten, welches die Transparenz zwischen den einzelnen Kommunen und ein Verständnis für die gemeinsame Verantwortung für die Bildungsregion fördert. Letztere ist zudem nur zukunftstauglich, wenn eine enge Zusammenarbeit mit allen Bildungsakteuren, einschließlich der IHK'en, Kammern und privaten Bildungsträgern, erreicht werden kann.

4. Bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Je nachdem, wie tief und wie zeitnah der Verband in Abstimmung mit den Schulträgern in die konzeptionelle Arbeit einsteigt, bedarf es zusätzlichen Personals bzw. externer Unterstützung, damit anstehende Verwaltungsaufgaben und vertiefende Auswertungen wie beispielsweise die Erhebung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Berufsschulen bearbeitet werden können.

Zeit/Meilensteine	Personal	Kosten	Partner
Neue Aufgabe als Pflichtaufgabe durch das Verbandsgesetz.	Abordnung eines Mitarbeiters der Landesschulverwaltung zum Regionalverband ab 08/2018. Ggfs. eine Büroassistenz mit 20h/Woche ab 2019, zzgl. ggf. Sachbearbeiterkapazitäten.	Personalkosten beim Regionalverband und/oder ggf. Gutachterkosten, Kosten für bildungspolitische Veranstaltung in der Region.	Bund, Land, Kommunen, Schulträger, Landesschulbehörde Braunschweig, Wirtschaft (AGV, IHK, HWK, Gewerkschaften), Sozialpartner

3.1.10 Weitere freiwillige Aufgaben nach § 2 Abs. 3 des Gesetzes zur Stärkung des Regionalverbandes

Die Aufgaben des Regionalverbandes ergeben sich gemäß § 2 des Gesetzes über den Regionalverband Großraum Braunschweig. Der Paragraph beinhaltet nicht nur die in den vorigen Teilkapiteln dargestellten Aufgaben der Regionalentwicklung und den folgenden Aufgaben der Abteilung Regionalverkehr, sondern beschreibt auch die Möglichkeiten und dazugehörigen Voraussetzungen zur Übernahme weiterer Aufgaben.

Mit der Zustimmung aller Verbandsglieder kann der Regionalverband gem. § 2 Abs. 3 S. 2 GrBraunZwVerbBildG ND weitere Pflichtaufgaben über- und wahrnehmen, um die Entwicklung im Verbandsbereich zu fördern. Als ein solch zukunftssträchtiges Thema im Bereich der Regionalentwicklung wäre zum Beispiel die Digitalisierung zu nennen. Auch die Konzeptionierung von Entwicklungsmöglichkeiten der Wirtschafts- und Forschungsregion oder zur Etablierung neuer Unternehmen und Arbeitsplätze wären denkbar.

Zur Förderung der Regionalentwicklung und zur Kosteneinsparung ist es gem. § 2 Abs. 4 GrBraunZwVerbBildG ND möglich, dass der Regionalverband bestimmte Aufgaben für mindestens zwei Verbandsglieder übernimmt, wenn die Verbandsversammlung dieser Aufgabenübertragung mehrheitlich zustimmt. Dieser Zustimmung bedarf es auch, sollten Verbandsglieder die Unterstützung des Regionalverbands bei der Erfüllung von Aufgaben beantragen.

Um die Aufgaben des Regionalverbandes zu erweitern, ist im Vorfeld eine konstruktive Abstimmung mit den Kommunen im Verbandsgebiet, den Verbandsgliedern sowie weiteren beteiligten und relevanten Akteuren vonnöten. Dementsprechend ist es Voraussetzung, dass die Verbandsglieder der Aufgabenerweiterung zustimmen und ein Konsens darüber auch in der Verbandsversammlung herrscht. Bei der Absteckung des genauen Aufgabenfeldes sowie beim Abstimmungsprozess kann die Verwaltung mitwirken.

3.2 Abteilung Regionalverkehr

Der Regionalverband ist nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) Träger des gesamten Öffentlichen Personennahverkehrs in seinem Verbandsgebiet. Hieraus folgt, dass er die zuständige Stelle für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) ist und als zuständige Behörde nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge erteilen kann.

Für die Entwicklung des ÖPNV in der Region erstellt der Regionalverband als Aufgabenträger den Nahverkehrsplan als zentrales Steuerungsinstrument. Dabei werden die Belange der Gebietskörperschaften wie auch der Verkehrsunternehmen und weiterer Interessensverbände mitberücksichtigt.

3.2.1 Erstellung des Nahverkehrsplanes für den Großraum Braunschweig

Leitlinien im Themenfeld Nahverkehrsplan

- Förderung einer umweltgerechten Mobilitätsbewältigung
- Zentrales Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers für die Entwicklung des ÖPNV
- Schaffung eines attraktiven, flächendeckenden Angebotes im Öffentlichen Personennahverkehr
- Darstellung der Situation im ÖPNV und Analyse von Chancen und Defiziten
- Festsetzung von Zielen und Maßnahmen für den ÖPNV
- Beteiligung von Politik, Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreisen, Behindertenbeiräten und weiteren Akteuren
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist ein Steuerungsinstrument für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), in dem die bestehende und zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV einschließlich der damit einhergehenden Verkehrsinfrastruktur beschrieben werden. Auf der Basis des bestehenden Bedienungsangebotes werden Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV entwickelt, erforderliche Maßnahmen für deren Umsetzung festgelegt und die finanziellen Rahmenbedingungen beschrieben.

In dem Bearbeitungsprozess kommt der Beteiligung von Politik, Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreisen, Behindertenbeiräten und weiteren Akteuren eine wichtige Rolle zu, die der Abwägung der unterschiedlichen Interessen an das öffentliche Verkehrsangebot und der Koordination verschiedener Vorgaben dient. Im Ergebnis steht eine abgestimmte Strategie für den ÖPNV mit einer verwaltungsinternen Verbindlichkeit.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Der Regionalverband ist im Verbandsgebiet Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße. Eine der wesentlichen Aufgaben ist die Erstellung und Umsetzung des NVP, der im Regelfall fünf Jahre Gültigkeit hat. Der aktuelle NVP 2016 gilt ausnahmsweise vom 01.01.2016 bis zum 31.12.2019, also vier Jahre. Zum 31.12.2019 ist ein neuer NVP aufzustellen, der dann bis zum 31.12.2024 gelten soll. Inhaltliche Vorgaben werden in § 6 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) gemacht. Der Regionalverband berücksichtigt darüber hinaus im NVP weitere Komponenten, die Einfluss auf die Nutzung des ÖPNV haben:

- Bedienungsangebot einschließlich Verknüpfungen/Umstiege
- Fahrweg und Verkehrssteuerung

- Stationen und Haltestellen einschließlich B+R und P+R
- Fahrzeuge
- Fahrgastinformation
- Marketing
- Tarif
- Vertrieb
- Finanzierung

Der NVP bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region und definiert das Bedienungsangebot. Damit gilt er als Leitlinie für sämtliche Maßnahmen im ÖPNV. Die Aussagen des NVP sind das Ergebnis der Abwägung verschiedener öffentlicher Interessen und Anforderungen. Er ist die Grundlage für die Förderung von Maßnahmen und ist von der Genehmigungsbehörde bei Liniengenehmigungen zu berücksichtigen.

3. Das macht der Verband zukünftig

Der Regionalverband setzt die Aufgaben und Prüfaufträge aus dem laufenden NVP 2016 um. Hierzu gehören z. B. die Erweiterung der Angebote, der Einsatz flexibler Bedienformen, die Förderung verlässlicher Wegeketten und Informationen in Echtzeit, die Modernisierung von Fahrzeugen, der Ausbau der Infrastruktur und die Erweiterung des Marketings. Darüber hinaus werden entsprechend der Ziele des NVP wegweisende Projekte für die Zukunft initiiert (z. B. Mobilitätsstationen). Auch wenn nicht alle Ziele in der Laufzeit des NVP 2016 erreicht werden können, so soll doch ein Fundament für eine zielorientierte Weiterentwicklung geschaffen werden.

Geänderte Rahmenbedingungen, aktuelle Verkehrsentwicklungen und wandelnde Anforderungen der Kunden und des NNVG erfordern eine Neuaufstellung des NVP vor Ende der regulären Laufzeit von fünf Jahren. Aus diesem Grund erstellt der Regionalverband aktuell den Nahverkehrsplan 2020, der zum 01.01.2020 in Kraft treten soll. Mit ambitionierten Vorgaben z. B. bei der Angebotskonzeption soll er dazu beitragen, den Marktanteil des ÖPNV am motorisierten Verkehr zu erhöhen.

Der neue NVP hat die gesetzliche Vorgabe zu berücksichtigen, dass bis zum 01.01.2022 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen ist. Ausnahmen von dieser Frist sind im NVP konkret zu benennen und zu begründen. Zur Unterstützung der regionalen Klimaschutz-Gesamtstrategie werden die Ergebnisse des Masterplanes „100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig“, insbesondere die des Fachbeitrags Verkehr, in den NVP einfließen.

4. Für den Nahverkehrsplan bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Der Regionalverband hat in der Abteilung Regionalverkehr im Sachgebiet Strategische Verkehrsplanung eine Stelle in Vollzeit für die Aufgabe Nahverkehrsplan eingerichtet. Mit der Stelle wird u. a. gewährleistet, dass der NVP kontinuierlich konzeptionell und inhaltlich weiterentwickelt, den sich ständig ändernden Randbedingungen angepasst, die Aufstellung organisiert und koordiniert sowie die Umsetzung laufend begleitet wird. Darüber hinaus unterstützt die gesamte Abteilung Regionalverkehr im jeweiligen Aufgaben- und Wirkungsbereich die Fortschreibung und Umsetzung des NVP.

Für die Umsetzung der Vorhaben des NVP werden je nach Maßnahme finanzielle Mittel des Bundes, des Landes Niedersachsen und des Regionalverbandes eingesetzt. Dies sind i. W. Mittel, die über das NNVG zugewiesen werden, Zuwendungen aus diversen Förderprogrammen bzw. -gesetzen (z. B. nach Bundesschienenwegeausbaugesetz, GVFG/Entflechtungsgesetz, Niedersachsen ist am Zug II) sowie Finanzmittel aus der Verbandsumlage oder Refinanzierungsbeiträge.

3.2.2 Gestaltung und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Leitlinien im Themenfeld Schienenpersonennahverkehr

- Schnelle, direkte, möglichst umsteigefreie Verbindung zwischen Zentren und bedeutsamen Aufkommensschwerpunkten
- Rückgrat des ÖPNV in der Region mit eng vertakteten Verkehren und marktgerechten Reisezeiten
- Angebotsorientierter Fahrplan
- Beschleunigung, Kapazitätserhöhung und Fahrplanstabilität im Verkehrswegenetz für den SPNV
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist ein ÖPNV-Angebot der Bedienungsebene 1. Das Angebot richtet sich an Fahrgäste im Nahverkehr, vorwiegend Pendler und Gelegenheitsverkehre, die zwischen den höherstufigen Zentren (Oberzentren, Mittelzentren) verkehren. Die verkehrliche Funktion „Verbinden“ steht im Vordergrund. Für ein marktgerechtes Angebot sollen für die in den meisten Fällen längeren Reiseweiten schnelle Verbindungen eingerichtet werden. Um günstige und im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) konkurrenzfähige Gesamtreisezeiten zu ermöglichen, wird ein Reisezeitverhältnis ÖV zu MIV von unter 1,5 angestrebt. Die Angebote der Bedienungsebene 1 sollen auch die Verbindung zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) herstellen und untereinander verknüpft werden. Kennzeichnend für den SPNV sind hohe Beförderungskapazitäten, attraktive Reisegeschwindigkeiten und ein ansprechender Komfort für die oft weiten Entfernungen.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Die Verkehrsleistungen im Eisenbahnverkehr wurden in den letzten Jahren vollständig im Wettbewerb vergeben. Inzwischen fahren neben der DB Regio AG im Verbandsgebiet die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen erixx, metronom, Transdev und Westfalen-Bahn. Im Dezember 2018 wird das Unternehmen Abellio Mitteldeutschland die Leistungen von Transdev übernehmen. Das Angebot im Jahr 2018 umfasst 7,27 Mio. bestellte Zug-km. Dies ist seit Inbetriebnahme der Ausschreibungsnetze ab Dezember 2014 (5,65 Mio. Zugkm) ein Anstieg von rd. 30 %. Die heutigen Angebote ergeben sich aus der nachfolgenden Darstellung. Die Nachfrage im SPNV ist kontinuierlich angestiegen und hat sich von 19,8 Mio. Fahrgästen im Jahr 2014 bis heute auf rd. 22 Mio. Fahrgäste um 10 % erhöht. Ziel ist es, die Fahrgastzahlen auch weiterhin vor allem durch Taktverdichtungen und Ausweitung der Bedienungszeiten, Qualitäts-offensiven und eine verbesserte Verknüpfung des SPNV mit dem Straßenbahn- und Busverkehr sowie dem Pkw- und Radverkehr (Park&Ride-/Bike&Ride-Anlagen) merklich zu steigern. Bis zum Jahr 2021 sollen die bestellten Zugkm auf rund 8,5 Mio. Zugkm/Jahr anwachsen, d. h. gegenüber 2014 um 50 % gesteigert werden. Damit ist die Erwartung verbunden, dass die Fahrgastzahlen im SPNV auf rd. 25 Mio. Fahrgäste/Jahr, d. h. gegenüber 2014 um rd. 25 % steigen.

3. Das macht der Verband zukünftig

Mit der kontinuierlichen Ausweitung des Bedienungsangebotes will der Regionalverband deutlich mehr Fahrgäste für den SPNV gewinnen, d. h. den Anteil am Modal Split erhöhen. Auf den SPNV-Linien zwischen den Oberzentren Braunschweig, Hannover, Salzgitter und Wolfsburg wird ein Halbstundentakt zumindest von Montag bis Freitag bzw. in den Hauptverkehrszeiten angestrebt bzw. ist bereits realisiert worden. Gleiches gilt für die Relationen im Stadt-Umland-Verkehr von Braunschweig zu den umliegenden Zentren Helmstedt, Wolfenbüttel und Gifhorn. Auch hier wird ein erhebliches Fahrgastpotenzial für den SPNV gesehen. In diesem Zusammenhang müssen Betriebskonzepte und Fahrpläne durch den Regionalverband entwickelt und mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit, den Fahrzeugeinsatz und die Optimierung von Anschlüssen geprüft und bewertet werden. Die einzelnen Prozesse müssen mit der DB Netz AG als dem zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den anderen betroffenen

Aufgabenträgern sowie dem für Verkehr zuständigen Ministerium abgestimmt werden. Dabei sind infrastrukturelle Engpässe zu identifizieren und durch geeignete Ausbaumaßnahmen zu beseitigen.

Ein Beispiel ist der kommende ½-Stunden-Takt zwischen Braunschweig und Hannover, der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 eingeführt wird. Weitere Aufgaben liegen in der Prüfung von Linienverlängerungen, der Bestellung von zusätzlichen Verstärkerfahrten sowie der Festlegung eines zukünftigen Bahnsteighöhenkonzeptes.

Im Rahmen des Vertrags- und Qualitätscontrollings hält der Regionalverband die verkehrsvertraglichen Vorgaben nach und ermittelt und bewertet kontinuierlich die Fahrgastnachfrage. Qualitätstester prüfen regelmäßig, ob die Anforderungen an die Zugbildung, das innere und äußere Erscheinungsbild der Fahrzeuge, die Fahrgastinformation, die Kundenbetreuung etc. erfüllt werden. Darüber hinaus wird eine Beschwerdestatistik geführt und systematisch ausgewertet. Auf Grundlage von Betriebslagemeldungen werden Pünktlichkeit und Zugausfälle analysiert und hinsichtlich einer Pönalisierung begutachtet. Nachdem die Betriebsqualität zu Beginn der Betriebsaufnahmen zum Teil deutliche Mängel aufwies, arbeitet der Regionalverband gemeinsam mit den anderen beteiligten Aufgabenträgern erfolgreich daran, die Ursachen zu ermitteln und die Situation schrittweise zu verbessern. Neben teilweise betrieblichen Defiziten, die die EVU abzustellen haben, bestehen zum Teil erhebliche Defizite bei der DB-Infrastruktur, für die streckenseitig die DB Netz AG verantwortlich ist. Der Regionalverband hat sich im Bereich SPNV-Infrastruktur personell ertüchtigt, untersucht selbst vertiefend die DB-Infrastruktur und wirkt gemeinsam mit dem Land (MW, LNVG) gegenüber der DB Netz AG darauf hin, dass das Schienennetz und die Leit- und Sicherungstechnik modernisiert werden. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Vorlaufzeiten von 2-5 Jahren beginnt ab 2022/23 die Wiederausschreibung und Vergabe der SPNV-Netze, beginnend mit dem ENNO für den Zeitraum ab 2025.

4. Für den Schienenpersonennahverkehr bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Im Sachgebiet SPNV des Regionalverbandes arbeiten aktuell fünf Mitarbeiter an den Themen Eisenbahninfrastruktur, Vertragsmanagement/-controlling, strategische und jährliche Angebotsplanung, Fahrzeugtechnik sowie Finanzen. Zudem werden durch das Sachgebiet Leistungen für die Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH (RGB) im Umfang einer halben Stelle erbracht und entsprechend in Rechnung gestellt. Um Betriebskonzepte detaillierter planen zu können, wurde in diesem Jahr eine Fahrplansoftware angeschafft. Diese ermöglicht auch die betriebliche Beurteilung perspektivischer Angebotsausweitungen.

Die Angebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden durch die vom Land zugewiesenen Regionalisierungsmittel finanziert.

Takt Bahnverbindungen des Nahverkehrs

ab 12/2017

Montag – Freitag

- Zur Hauptverkehrszeit im 30-min-Takt, sonst 1-h-Takt
- Morgens Richtung Hannover im 30-min-Takt, Gegenrichtung 1-h-Takt
- Nachmittags Richtung Braunschweig bzw. Wolfsburg im 30-min-Takt, Gegenrichtung 1-h-Takt
- ganztägig im 30-min-Takt (*RB 48 hält nicht in SZ-Watenstedt und SZ-Immendorf)
- 1-h-Takt
- - - 2-h-Takt



Legende

- RegioBus-Verbindungen
- ① SZ-Watenstedt
- ② SZ-Immendorf
- ③ BS-Gliesmarode

© Regionalverband1807091437

3.2.3 Gestaltung und Organisation des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV)

Leitlinien im Themenfeld Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

- Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger mit ÖPNV-Leistungen
- Schaffung attraktiver, umsteigefreier Verbindungen mit adäquaten Reisezeiten
- Leistungsfähiger ÖPNV in den urbanen Kernen
- Partnerschaft von IV und ÖPNV im suburbanen Raum
- Differenzierte Angebote im ländlichen peripheren Raum
- Gesicherte Anschlüsse und Verknüpfung mit anderen ÖPNV-Verkehrsmitteln
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Der Verkehr mit RegioBussen erschließt die Korridore zwischen den Grundzentren und den höherstufigen Zentren einschließlich der Aufkommensschwerpunkte im Gemeindegebiet im Zuge einer möglichst direkten Linienführung. Die verkehrliche Funktion „Verbinden“ steht dabei im Vordergrund, die verkehrliche Funktion „Erschließen“ ergibt sich über die Linienführung. Um günstige und im Vergleich zum MIV möglichst konkurrenzfähige Gesamtreisezeiten zu erreichen, wird ein Reisezeitverhältnis ÖV zu MIV von kleiner 1,5 angestrebt.

Das „Regionale ÖPNV-Angebot“, auch „regionales Netz“ genannt, wird durch die Verkehrsangebote auf der lokalen Ebene ergänzt. Die lokalen und regionalen ÖPNV-Angebote sollen sich gegenseitig sinnvoll ergänzen. Das lokale ÖPNV-Angebot hat neben der Flächenerschließung der Städte bzw. Gemeinden die Funktion von Zubringerverkehren zu den regionalen ÖPNV-Angeboten. Die Verknüpfung der lokalen und regionalen ÖPNV-Angebote soll in den Zentren bzw. an den Eisenbahnstationen erfolgen.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Im Großraum Braunschweig stehen den Fahrgästen rund 300 Bus-/Tramlinien mit einem umfangreichen Bedienungsangebot zur Verfügung. Bereits mit dem Nahverkehrsplan 1998 wurden die sogenannten RegioBus-Linien im Verbandsgebiet eingeführt. Heute gibt es 40 RegioBus-Linien. Diese Linien ergänzen den SPNV und sind gekennzeichnet durch direkte, umsteigefreie Verbindungen zwischen Aufkommensschwerpunkten bzw. zentralen Orten. Die Linien haben ein verdichtetes und einheitliches Fahrtenangebot und bieten Anschlüsse zu anderen Verbindungen des regionalen Netzes sowie zu lokalen Linien. Überwiegend verkehren die RegioBusse im Stundentakt, auf zahlreichen Strecken gilt werktags ein Halbstundentakt; auf aufkommensstarken Linien zwischen den Zentren wurde kürzlich in den Hauptverkehrszeiten ein 30- bzw. 15-Minuten-Takt eingerichtet (z. B. 420 BS-WF, 230 BS-WOB). Ziel ist es, die Fahrgastzahlen vor allem durch Angebotserweiterungen, Qualitätsoffensiven und eine verbesserte Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander zu steigern.

3. Das macht der Verband zukünftig

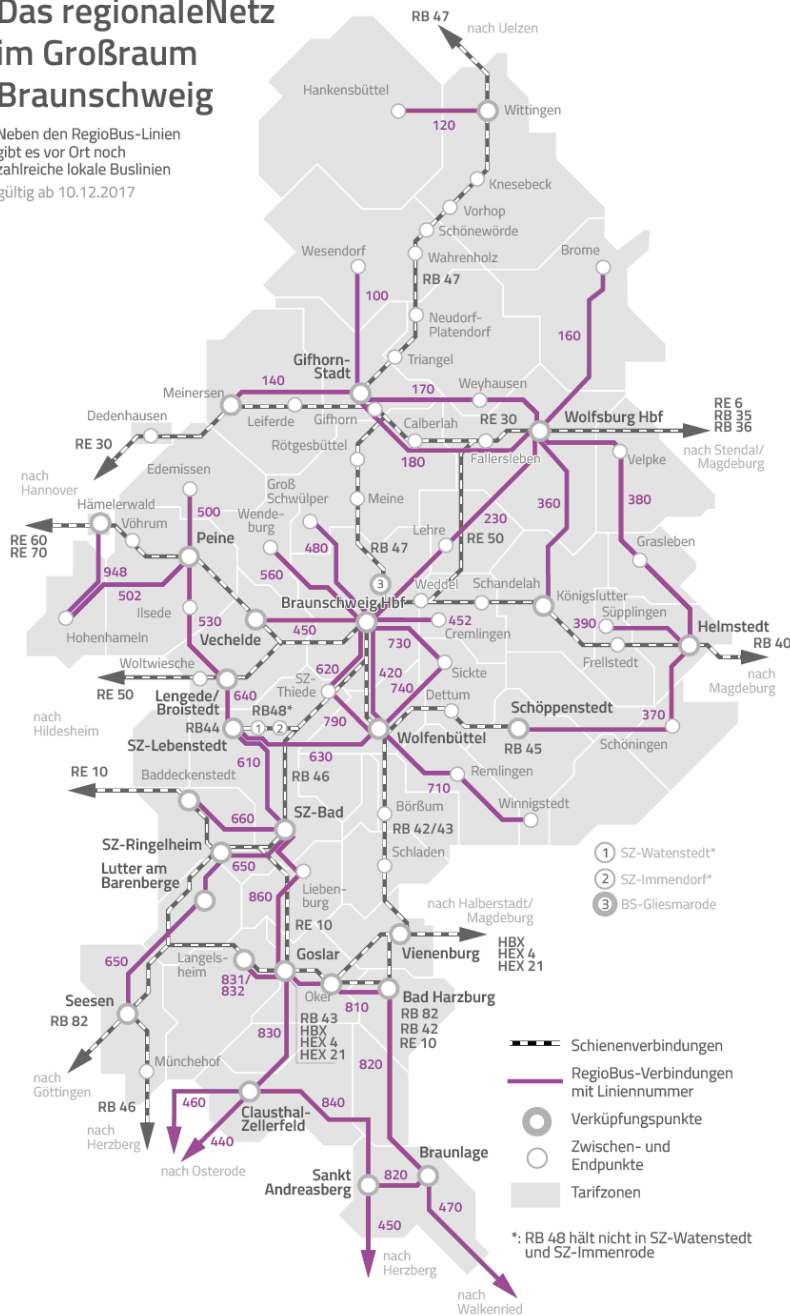
Der Regionalverband hat es sich zur Aufgabe gemacht, gemeinsam mit den Verbandsgliedern und den Verkehrsunternehmen das Angebot im ÖSPV auf seine Zukunftsfähigkeit hin zu überprüfen und ggf. neu zu ordnen. Trotz geringerer Schülerzahlen und ersten erkennbaren Folgen des demografischen Wandels in den ländlichen Gebieten konnte das Fahrgastaufkommen im straßengebundenen ÖPNV infolge von Linienweganpassungen und Mehrleistungen bei den RegioBussen auf rund 91,3 Mio. Fahrgäste jährlich gesteigert werden (2010: 86,1 Mio. Fahrgäste). Es ist aber aktuell ein Punkt erreicht, dass die Fahrgastzahlen stagnieren und sogar eine rückläufige Entwicklung droht. Während in den Stadtverkehren Steigerungen zu verzeichnen sind und durch das gute Angebot weiteres Potenzial besteht, ist die Si-

tuation bei den regionalen Busverkehren schwierig und sind die Fahrgastzahlen teilweise rückläufig. In diesem Zusammenhang soll der Ausbau von Netzen einschließlich der Einrichtung von landesbedeutsamen Buslinien vorangetrieben, die Linienführung weiter optimiert, die Verdichtung von Takten und die Ausweitung der Bedienungszeiträume forciert sowie Verknüpfungen und der Übergang in Nachbarregionen verbessert werden. Die Maßgabe besteht dabei in der Schaffung attraktiver und umsteigefreier Verbindungen mit adäquaten Reisezeiten.

Eine zunehmende Bedeutung erfahren differenzierte Bedienungsweisen, auch als flexible Bedienformen bezeichnet. Sie kommen zum Einsatz, wenn im regulären Linienverkehr keine verkehrlich sinnvollen und für die Fahrgäste attraktiven Angebote wirtschaftlich möglich sind, z.B. in ländlichen Verkehrsräumen. Dies gilt insbesondere auch für Randzeiten (Spät- und Frühverbindungen, Freizeitverbindungen an Wochenenden), in denen wirtschaftlich kein regulärer Linienverkehr darstellbar ist. Um den ÖPNV für die Fahrgäste hier attraktiv zu halten arbeitet der Regionalverband an einer Standardisierung dieser Angebotsformen und an einem einheitlichen Marketingkonzept.

Das regionale Netz im Großraum Braunschweig

Neben den RegioBus-Linien gibt es vor Ort noch zahlreiche lokale Buslinien
gültig ab 10.12.2017



Mit Veranstaltungen und Informationsmaterialien ist der Regionalverband darüber hinaus vor Ort und sucht die direkte Kommunikation mit dem Fahrgast. Im Projekt „EcoBus“ erprobt der Regionalverband in Zusammenarbeit mit dem Max-Planck-Institut für Dynamik und Selbstorganisation (MPIDS) der Universität Göttingen, dem Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen und der Regionalbus Braunschweig GmbH aktuell ein innovatives Konzept, die Fahrtwünsche im ländlichen Raum flexibel abzuwickeln. Das EcoBus-Konzept kombiniert die Vorteile von Taxi- und Busfahrten, indem es Fahrtenfragen mehrerer Fahrgäste innerhalb eines definierten Bedienungsbereiches in gleiche oder ähnliche Richtungen bündelt, diesen Kleinbusse zuweist und deren Routen optimiert. Damit bietet EcoBus Transport nach Wunsch von „Tür zu Tür“, nach Aussage des MPIDS flexibler als ein Linienbus und günstiger als ein Taxi. Das Prinzip EcoBus könnte damit als bedarfsgerechter Service gerade in ländlichen Bereichen die Grundlage für einen schnellen, zuverlässigen und bezahlbaren ÖPNV bieten. Nach Abschluss der Projektphase im Februar 2019 wird zu entscheiden sein, inwieweit EcoBus oder andere auf dem Markt verfügbare „On-Demand-Bus-Systeme“ zukünftig verstärkt im Großraum Braunschweig zum Einsatz kommen sollen. Im Zuge der Neufassung des Nahverkehrsplans sollen Anforderungen an Bedienungsumfang und -qualität im Busverkehr konkretisiert werden.

4. Für den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Der Regionalverband verfügt in der Abteilung Regionalverkehr im Sachgebiet Busverkehr über insgesamt 3,5 Stellen, eine weitere Stelle ist genehmigt und soll im Verlauf des Jahres 2019 besetzt werden.

3.2.4 Perspektiven für Fahrzeuge des SPNV

Leitlinien im Themenfeld Fahrzeuge des SPNV

- Fahrzeugeinsatz und -bereitstellung
- WLAN in Zügen
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Dem äußeren wie auch inneren Erscheinungsbild der Fahrzeuge kommt eine nicht unerhebliche Bedeutung bei der Wahrnehmung des ÖPNV durch die Nutzer zu. Der Einsatz neuwertiger, moderner Eisenbahnfahrzeuge kann zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen von bis zu 10 % führen. Sie müssen dem neuesten Stand der Technik genügen (u. a. Fahrgastinformation, Sicherheitsstandards, Antriebstechnik) genügen und die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen. Dabei gilt es, die Passfähigkeit von Einstiegshöhen der Fahrzeuge und Bahnsteighöhen der Verkehrsstationen sicherzustellen.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Im Regionalverband verkehren im SPNV – bezogen auf die jeweiligen Netze – die folgenden Zugbaureihen:

Typ	Einsatzgebiet	Anzahl	Baujahr
Alstom Coradia Lint 41	DINSO 1	27	2005
Alstom Coradia Lint 54	DINSO 2	28	2014
Alstom Coradia Lint 41	DISA (ab 12/2018)	53	2018

Elektrischer Doppelstocktriebzug Stadler KISS	EMIL	13	2014
Bombardier Doppelstockzug 2003	ENORM	16	2010
Alstom Coradia Continental	ENNO	24	2015



Im Ergebnis der Wettbewerbsverfahren werden in den Netzen im Regionalverband Neufahrzeuge bzw. modernisierte Fahrzeuge eingesetzt. Diese verfügen u. a. über:

- Klimaanlage,
- Überfahrbrücken oder Faltrampe für den barrierefreien Zugang von Rollstuhlfahrern,
- Rollstuhlaufstellplätzen,
- mindestens einem barrierefreien WC pro Fahrzeug,
- Mehrzweckabteil für Kinderwagen und Fahrräder,
- Statischer und dynamischer Fahrgastinformation im Fahrzeug und außen am Fahrzeug mit der Möglichkeit Echtzeitdaten abzubilden und
- WLAN in den Fahrzeugen der Netze ENNO, EMIL, ENORM und DINSO 1 und ab Dezember 2018 auch im DISA-Netz).

Die Fahrzeugpoolgesellschaft Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig GmbH (RGB) ist im Frühjahr 2012 als eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des Regionalverbandes gegründet worden. Sie hat 24 Elektrotriebzüge Coradia Continental des Herstellers Alstom beschafft, der auch für die Wartung und Instandhaltung zuständig ist, und vermietet diese an das mit der Erbringung der Verkehrsleistung beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen (z. Z. metronom).

3. Das macht der Verband zukünftig

Mit den eingesetzten Fahrzeugen des SPNV in der Region Braunschweig wird den Fahrgästen bereits ein modernes, attraktives Angebot geboten. Die Zielvorstellungen sind damit weitestgehend umgesetzt. Das WLAN-Angebot wird sukzessive auf alle Züge und Strecken im Verbandsgebiet ausgeweitet. Die Fahrzeuge werden entsprechend der Erfordernisse den Vorschriften und technischen Regeln angepasst. Darüber hinaus gehende Modernisierungen sind wirt-

schaftlich in der Regel nur durch Fahrzeugneubeschaffungen umzusetzen. Diese finden in Abstimmung mit den (Wieder-) Ausschreibungen der SPNV-Netze und in Abhängigkeit der Nutzungsdauer der Züge frühestens ab dem Jahr 2025 statt.

Nicht zuletzt in Folge der Diskussionen um die Emissionen aus dem Betrieb von Dieselfahrzeugen wird auch die Verkehrswende auf der Schiene befördert. Der Regionalverband prüft vor diesem Hintergrund den Einsatz alternativer Antriebe, z. B. auf Basis von Energiespeichern oder Brennstoffzellen, sowie die Elektrifizierung von Strecken. Ein weiterer Aspekt ist der Einsatz von gewichtsreduzierten Fahrzeugen, um hierdurch Energie zu sparen und eine anspruchsvolle Fahrdynamik für Fahrpläne mit hoher Haltestelledichte zu erhalten.

4. Für Fahrzeuge des SPNV bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Der Themenbereich Fahrzeuge und Technik wird von einem Mitarbeiter aus dem Sachgebiet SPNV in Personalunion bearbeitet, der gleichzeitig auch Aufgaben für die RGB wahrnimmt.

3.2.5 Modernisierung von Stadtbahnen und Bussen

Leitlinien im Themenfeld Stadtbahnen und Busse

- Einsatz attraktiver, komfortabler und barrierefreier Fahrzeuge
- Förderung schadstoffarmer und klimafreundlicher Antriebstechnologien
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Neben den Haltestellen sind die Fahrzeuge der Ort, an dem die Kunden das System ÖPNV unmittelbar erleben. Daher sollte die Ausgestaltung von Stadtbahnen und Bussen den Kundenbedürfnissen entsprechen und zur Mitfahrt einladen. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit und für ausreichende Stellflächen sind bei den Fahrzeugen zu berücksichtigen. Ebenso sind Fahrzeuge und Zugangsstellen aufeinander abzustimmen, um das Gesamtsystem für die Kunden attraktiv zu gestalten und im Sinne eines effektiven Betriebsablaufs zu optimieren.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Die Beschaffung von Stadtbahnen und Bussen erfolgt über die Verkehrsunternehmen. Da die Qualität der im ÖPNV eingesetzten Busse und Straßenbahnen einen erheblichen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit hat, sind entsprechende technische und die Gestaltung betreffende Fahrzeugstandards im NVP zu berücksichtigen.

3. Das macht der Verband zukünftig

Alle in der Region Braunschweig eingesetzten Neufahrzeuge sollen die jeweils aktuellen Euro-Normen erfüllen. Der Regionalverband strebt den Einsatz besonders schadstoffarmer Fahrzeuge an, Gebrauchtfahrzeuge sollen nach Möglichkeit mit der Euro-Norm 5/EEV und besser ausgestattet sein. Bzgl. der barrierefreien Ausgestaltung der Busse will der Regionalverband die enge Zusammenarbeit mit den Behindertenbeiräten und Verkehrsunternehmen nutzen, um diesbezügliche Standards festzuschreiben. In der Diskussion mit den Verkehrsunternehmen soll geprüft werden, ob eine gemeinsame Elektromobilitätsstrategie sinnvoll und umsetzbar ist.

4. Für Stadtbahnen und Busse bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Der Themenbereich Fahrzeuge und Technik wird von einem Mitarbeiter aus dem Sachgebiet SPNV in Personalunion bearbeitet, der gleichzeitig auch Aufgaben für die RGB wahrnimmt

Die Initiative für die Modernisierung von Bussen liegt, u. a. ausgelöst durch die strengen Abgasgrenzwerte, bei den Verkehrsunternehmen. Der Regionalverband möchte hierbei eine beratende und unterstützende Funktion einnehmen. Die Finanzierung soll durch Förderprogramme des Bundes sowie des Landes begleitet werden.

3.2.6 *Ausbau der Eisenbahninfrastruktur*

Leitlinien im Themenfeld Eisenbahninfrastruktur

- Leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur als Grundlage für zukunftsorientierte Angebotsausweitungen
 - Attraktive Bahnhöfe und Umfeldler
 - Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig
-
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Die Eisenbahninfrastruktur gliedert sich in die Eisenbahnstrecken und die Verkehrsstationen. Alle derzeit im Verbandsgebiet durch den SPNV genutzten Strecken befinden sich im Eigentum der DB Netz AG, alle Stationen im Eigentum der DB Station&Service AG. Die durch die Aufgabenträger mit dem Erbringen der Verkehrsleitung beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen genießen nach §10(2) des Eisenbahn-Regulierungsgesetzes das Recht des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur.

Die Verkehrsstationen müssen hinsichtlich ihrer Gestaltung und Ausstattung den geltenden Anforderungen genügen. Hierzu zählt insbesondere die Absicherung der Barrierefreiheit, die Kompatibilität mit den eingesetzten Zügen und eine angemessene Fahrgastinformation.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Weitere Angebotsausweitungen im SPNV sind im Verbandsgebiet wegen der hierfür unzureichenden Infrastruktur nur bedingt möglich. Hier sind besonders die eingleisigen Strecken zu erwähnen, die wegen des oft zu großen Abstandes zwischen den Kreuzungsbahnhöfen eine Taktverdichtung nicht zulassen. Auch die außerhalb des Verbandsgebietes liegende Infrastruktur spielt eine Rolle. So behindert z. B. die unzureichende Gleiskapazität im Hauptbahnhof Hannover eine Taktverdichtung zwischen Wolfsburg und Hannover. In der Konsequenz ist es erforderlich, zukünftige Bedienkonzepte für den SPNV und die damit verbundenen netzseitigen Ausbaumaßnahmen einschließlich der damit verbundenen Finanzierungsfragen gemeinsam mit der DB Netz AG voranzutreiben.

In der Region Braunschweig gibt es derzeit 47 Verkehrsstationen, für acht zusätzliche Stationen ist geplant, diese im Rahmen der „Stationsoffensive“ der DB Station&Service AG in den nächsten Jahren zu reaktivieren bzw. neu zu errichten. Ein Großteil der vorhandenen Stationen wurde in den letzten Jahren über entsprechende Förderprogramme (NiaZ, ZIP) bereits modernisiert bzw. barrierefrei ausgebaut, weitere sind in der Planung und sollen bis 2025 umgesetzt werden. Ziel des Regionalverbandes ist es, bis 2030 alle Verkehrsstationen im Großraum auf einen modernen Ausbaustandard gebracht bzw. einen verbindlichen Realisierungspfad mit der DB AG vereinbart zu haben.

Von zunehmender Bedeutung ist die gesamthafte Betrachtung von Station und Umfeld. Im Zuge von Um- oder Neubauten ist darauf zu achten, die Stationen städtebaulich und funktional zu integrieren und die Planungen mit den betroffenen Städten und Gemeinden abzustimmen. Neben einer ansprechenden Gestaltung mit einer hohen Aufenthaltsqualität ist die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel ein wichtiges Element. Dazu gehören neben kurzen Wegen auch ausreichend dimensionierte Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen mit Ladestationen für E-Bikes und E-Autos.

3. Das macht der Verband zukünftig

Die Realisierung von Maßnahmen der Eisenbahninfrastruktur erfordert langwierige Planungs- und Bauprozesse. Die DB AG rechnet in ihren Terminabläufen derzeit mit 18 bis 24 Monaten allein für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Es ist daher unabdingbar, Grundsatzfragen zu Infrastrukturmaßnahmen schnellstmöglich zu klären, um einen akzeptablen Realisierungshorizont zu gewährleisten.

Der Regionalverband befindet sich im Austausch mit der DB Netz AG, inwieweit die vorhandene Streckeninfrastruktur zur Abwicklung zukünftiger Bedienkonzepte ausgebaut werden muss und treibt die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen voran. Als herausragende Projekte sind hier die Herstellung der Zweigleisigkeit der Weddeler Schleife und das Schaffen neuer Kreuzungsbahnhöfe zwischen Braunschweig und Gifhorn zu benennen. In beiden Fällen ist der Regionalverband über mit der DB AG und dem Land Niedersachsen abgeschlossene Realisierungs- und Finanzierungsverträge aktiv beteiligt. Darüber hinaus führt der Regionalverband Voruntersuchungen zur Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit von Infrastrukturmaßnahmen durch. Hierzu zählen Untersuchungen zur Elektrifizierung von Strecken (vgl. Kap. 3.2.4), zur Reaktivierung des SPNV zwischen Harvesse und Braunschweig, zur Verbesserung des SPNV im nördlichen Harzvorland oder bei Bedarf zur Überprüfung von fehlenden Eisenbahnverbindungen (z. B. Direktverbindung Helmstedt-Wolfsburg). Für die mittelfristige Planung erstellt der Regionalverband federführend das SPNV-Konzept 2030+, das die Strategie für den SPNV in der Region festlegen soll.

Mit Ausnahme der vier Stationen Schönewörde, Vorhop, Frellstedt und Dettum erfüllen derzeit alle vorhandenen Stationen die geltenden Bedingungen zur Geometrie und technischen Ausrüstung. Alle anderen noch nicht ausgebauten Verkehrsstationen befinden sich in der Planungsvorbereitung bzw. sollen (s. o.) über entsprechende Förderprogramme bis 2030 angefasst werden.

4. Für die Eisenbahninfrastruktur bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Obwohl die Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch den Ausbau der Infrastruktur über Trassenentgelte und Stationsgebühren direkt profitieren, treiben sie Ausbau-, Modernisierungs- und Neubauprojekte nicht offensiv voran. Es entsteht so beim Besteller bzw. Aufgabenträger die Notwendigkeit, alle Planungsprojekte intensiv zu begleiten und zu betreuen.

Darüber hinaus lässt der Regionalverband als Grundlage für Entscheidungen oder als vereinbarte Eigenleistung in einem Projekt Studien, Gutachten und Planungsleitungen im eigenen Auftrag erstellen. Diese Leistungen müssen definiert, ausgeschrieben, betreut und die Ergebnisse dargestellt und bewertet werden.

Fahrplansimulationen zur Ermittlung der notwendigen Infrastruktur, zur Berechnung notwendiger Fahrzeugeinsätze und zu Überlegungen zur allgemeinen Angebotsverbesserung führt der Regionalverband in eigener Regie mit eigenem Personal durch, ggf. ergänzt durch externe Ing.-Büros.

Dem Sachgebiet SPNV steht für die Aufgabe des Ausbaus und der Ertüchtigung der Eisenbahninfrastruktur derzeit eine Person zur Verfügung.

Für die fertiggestellten Bahnhöfe hat der Verband seit 2014 mehr als 12 Mio. € an Eigenmitteln investiert, die Maßnahmen werden über unterschiedliche Förderprogramme (NiaZ, ZIP) und Kostenanteile von Bund, Land und Verband finanziert. Dadurch hat der Regionalverband seitdem Investitionen von rund 35 Mio. € ausgelöst. In den nächsten Jahren wird der Regionalverband nochmal rund 12 Mio. € in Förderprojekte für Bahnstationsmodernisierungen/-ausbauten in den Haushalt einstellen und dadurch weitere Investitionen von rund 40 Mio. € auslösen.

3.2.7 Ausbau der Infrastruktur im ÖSPV

Leitlinien im Themenfeld Infrastruktur im ÖSPV

- Attraktiver, barrierefreier und sicherer Zugang zum ÖPNV
 - Hohe Sichtbarkeit und Wiedererkennung des ÖPNV
 - Optimierter Betriebsablauf durch funktionsgerechte Gestaltung
 - Beschleunigung/Bevorrechtigung des ÖPNV
-
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Die Verkehrsweginfrastruktur ist die Grundlage für einen leistungsfähigen Nahverkehr. Mängel können geringere Beförderungsgeschwindigkeiten und Störungen im Betriebsablauf verursachen. Die Folge sind dann längere Reisezeiten, Verspätungen und Anschlussverluste für die Kunden.

Stadtbahn- und Bushaltestellen sind der Zugang zum System ÖPNV, entsprechend einladend, attraktiv und barrierefrei sollten sie positioniert und ausgestaltet sein. Die Ansprüche der Fahrgäste an Komfort, Sauberkeit und Sicherheit sind ebenso einzubeziehen wie die Anforderungen, die sich z. B. aus den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen oder den zunehmenden digitalen Informationsmöglichkeiten ergeben. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Zugangsstellen wichtige Funktionen bei der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten zu erfüllen haben.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Außerorts bzw. im ländlichen Bereich ermöglicht die vorhandene Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen die „freie Fahrt“ für die Busse. Behinderungen und daraus resultierende Verspätungen treten ggf. an stärker frequentierten Knotenpunkten und im Zulauf auf zentrale Orte auf. Im städtischen Umfeld sind die störenden Einflüsse auf den Busverkehr ungleich größer. Bussonderspuren, die durchgehende Anlage von Haltestellenkaps, Park-/Halteverbote, Abbiegerestriktionen und Eingriffe in die Signaltechnik können hier Abhilfe schaffen.

Zur Erweiterung des Stadtbahnnetzes in Braunschweig werden derzeit verschiedene Korridore untersucht, von denen die positiv bewerteten Streckenvarianten im Rahmen des Stadtbahnausbauprogramms in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Die Stadt Wolfsburg prüft ein Mobilitätskonzept, das den Einsatz eines Qualitätsbussystems auf eigenen Trassen beinhaltet. Diese Projekte müssen – sofern es Zusammenhänge gibt – mit den Festlegungen im NVP des Regionalverbandes abgestimmt werden.

In den Laufzeiten der vorhergehenden Nahverkehrspläne sind bereits zahlreiche Modernisierungen und Verbesserungen an Bushaltestellen durch die Kommunen vorgenommen worden, trotzdem ist die Infrastrukturausstattung und somit die Qualität weiterhin sehr unterschiedlich. Insbesondere an wenig nachgefragten Haltestellen in ländlich geprägten Gebieten werden die (gesetzlich) geforderten Mindestanforderungen häufig nicht erfüllt.

3. Das macht der Verband zukünftig

Der Regionalverband unterstützt auf Basis seiner Festlegungen im Nahverkehrsplan ÖPNV-Infrastrukturprojekte der Kommunen bzw. Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen beratend und im Rahmen eigener Förderprogramme auch finanziell. Für diese Programme gelten Vorgaben und Standards. So können beispielsweise Kommunen, die für Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen von landes-/bundesweiten Programmen eine Förderung beantragen, zusätzlich eine Ko-Finanzierung für die Beibringung ihres Eigenmittelanteils durch den Regionalverband von bis zu 50% erhalten.

Im Nahverkehrsplan formuliert der Regionalverband Empfehlungen u. a. für Stadtbahnstrecken, Straßen für den Busverkehr, Stadtbahn-/Bushaltestellen, P+R- und B+R-Anlagen. In Verbindung mit dem NVP 2020 werden diese überarbeitet und aktuellen Erfordernissen und Möglichkeiten angepasst. Für die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit werden in Zusammenarbeit mit den Behindertenbeiräten, Kommunen und Verkehrsunternehmen Standards für die Infrastruktur entwickelt.

Der Regionalverband bezuschusst insbesondere Kommunen im Rahmen eines eigenen Förderprogramms bei ÖPNV-Infrastrukturprojekten.



Im Sinne eines einheitlichen Marktauftritts und der Etablierung des ÖPNV-Systems in der öffentlichen Wahrnehmung wird eine verbandsweite Harmonisierung der Gestaltung der Haltestellen angestrebt. In Verbindung mit dem laufenden Gutachten zu Stationsrahmenplänen werden Vorschläge zur Ausgestaltung entwickelt.

4. Für die Infrastruktur im ÖSPV bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Im Sachgebiet Infrastruktur und Technik der Abteilung Regionalverkehr besteht eine Stelle, die - neben weiteren Aufgaben - den Ausbau der ÖSPV-Infrastruktur an Verkehrsstationen bzw. Haltestellen einschließlich deren Umfeldern steuert und vorantreibt. Für die o. e. Förderprogramme und die Vergabe von Gutachten stehen entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung. Eine weitere Stelle kümmert sich mit einem Anteil von ca. 50% um die förder- und zuwendungsrechtliche Bearbeitung der Vorhaben sowie deren haushaltskonformer Abrechnung.

3.2.8 *Erstellung von Konzepten für Tarife und Einnahmeverteilung, Sicherstellung der ÖPNV-Finanzierung*

Leitlinien im Themenfeld Tarife und Einnahmeverteilung

- Attraktive, verständliche und leistungsgerechte Tarife für Kunden des ÖPNV
 - Vereinfachung des Tarifsystems
 - Kundenfreundliche Übergangsregelungen für grenzüberschreitende Verkehre
 - Ergiebige und leistungsgerechte Bezahlung der Verkehrsunternehmen
 - Sicherung der ÖPNV-Finanzierung
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Um die Attraktivität für das ÖPNV-Gesamtsystem beizubehalten bzw. weiter zu steigern, ist eine kontinuierliche Anpassung des Tarifs an die Interessen und Bedürfnisse der Fahrgäste erforderlich. Dabei befindet sich der Tarif jedoch auch im Spannungsfeld mit wirtschaftlichen Zielen, wie der Deckung von Kosten durch Fahrgeldeinnahmen und der Schaffung eines konkurrenzfähigen ÖPNV-Angebotes als attraktive Alternative zum Pkw.

Durch den Verbundtarif wird gewährleistet, dass Verkehrsmittel verschiedener Verkehrsunternehmen mit einem Fahrschein durchgehend und unternehmensübergreifend genutzt werden können. Dies stellt eine wichtige Unterstützung aller planerischen Einzelmaßnahmen dar und steigert die Attraktivität des ÖPNV in der Region insgesamt. Allerdings endet die Mobilität nicht an der Regionsgrenze. Daher ist es sinnvoll, für grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen bei entsprechendem Bedarf adäquate Übergangsregelungen zu schaffen.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Die Einteilung der Tarifzonen, die Festlegung des Fahrscheinsortiments als auch die Erfassung der Einnahmen und das Veranlassen der Einnahmenaufteilung sowie die Gestaltung der Fahrpreise und der Tarifbestimmungen wie auch der Beförderungsbedingungen erfolgt in der Verantwortung der VRB und deren Gremien. In dieser Verbundgesellschaft ist der Regionalverband neben z. Z. 17 Verkehrsunternehmen ein Partner mit 51 % der Geschäftsanteile. Aus dieser Konstellation heraus ist die maßgebliche Mitwirkung an der konzeptionellen Weiterentwicklung des Verbundtarifes, der damit eng verbundenen Themen Fahrgastinformation, Vertrieb und Verbundmarketing sowie der Einnahmenaufteilung eine Kernaufgabe des Regionalverbandes.

Im Großraum Braunschweig sollen mehr Kunden für den ÖPNV gewonnen werden. Hierfür bedarf es u. a. ansprechender Tarife, die kontinuierlich analysiert und an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst werden müssen. Handlungsbedarf besteht bei der Verbesserung der Verständlichkeit des komplexen Tarifgefüges, das je nach Startort, Zielort, Tageszeit, Personengruppe und -größe einen unterschiedlichen Fahrausweis erfordert. Des Weiteren soll die Mobilität, d. h. der Zugang zu Arbeit und Bildung sowie die soziale und kulturelle Teilhabe, bezahlbar sein und leistungsgerecht abgerechnet werden. Für grenzüberschreitende Verkehre bestehen Übergangsregelungen mit benachbarten Verkehrsverbänden, die fallbezogen im Sinne der Kundenfreundlichkeit zu optimieren sind. Hierzu zählt auch der Niedersachsentarif (NITA), der mit dem Ziel eingeführt wurde, den ÖPNV im Sinne der Fahrgäste attraktiver zu gestalten.

3. Das macht der Verband zukünftig

Der Regionalverband verfolgt das Ziel, durch aktive Mitwirkung in der VRB gemeinsam mit den 17 Verbundunternehmen und eine ansprechende Tarifgestaltung sowie fortlaufende Verbesserungen des Verkehrsangebotes neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Hierzu wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen, um den Verbundtarif kundenfreundlich weiterzuentwickeln (z. B. durch die erfolgreiche Tageskarte, Erweiterungskarten, Starterkarten, Aktion Einsteiger-Abo, Angebot von Jobtickets, Kombikarten).

Zur weiteren Steigerung der Nachfrage wird die gesamte Tarifstruktur im VRB gemeinsam mit dem VRB und mit Hilfe eines externen Gutachters auf Basis einer Tarif- und Vertriebsdatenanalyse nach anzubietenden Produkten, Modelle räumlicher Gültigkeiten (wie Zonen, Ringe und Entfernungstarife) und Möglichkeiten, bedarfsgerechte Tarife zu angrenzenden Räumen umzusetzen, überprüft. Ziel ist, bis zum Jahr 2020/21 eine so erarbeitete Tarifstrukturreform umzusetzen. In diesem Zusammenhang wird im Benehmen mit dem Verbandsgliedern geprüft, inwieweit verbundweite Sozialtickets umgesetzt werden können. Darüber hinaus soll für die Einführung von verbund- oder landesweiten Jugendnetz- bzw. Schülernetzkarten ein Konzept entwickelt werden. Die Vereinfachung des Tarifsystems, bspw. durch weniger Zonen und Fahrausweise bei gleichzeitiger Verbesserung der Leistungsgerechtigkeit senkt die Hemmschwelle vieler Bürger zur Nutzung des ÖPNV.

Übergangsregelungen in angrenzende Tarife:

Der Regionalverband wirkt intensiv bei der Gestaltung der Übergangsregelungen zu angrenzenden Verkehrsräumen (Großraum-Verkehr Hannover (GVH), Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN, Göttingen), Magdeburger Regionalverkehrsverbund (marego) sowie zu den Landkreisen Harz, Hildesheim und Uelzen mit. Hier sollen dem Fahrgast durch die Schaffung von Übergangstarifpunkten die Möglichkeit eingeräumt werden, mit zwei Verbundfahrausweisen die Vorteile zweier benachbarter Verbundtarife zu nutzen. Mit dem benachbarten Aufgabenträger Region Hannover soll die Möglichkeit einer Einrichtung eines Übergangstarifgebietes und einer Vereinheitlichung der Tarifsysteme eruiert werden, um für die starken ÖPNV-Verflechtungen zwischen den Metropolen Hannover, Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter attraktivere Tarifangebote einzurichten. Hierbei sollen mögliche preisliche Vergünstigungen im Vergleich zum bisher gültigen Landestarif geprüft werden.

Landestarif:

Der Niedersachsen-Tarif ist in erster Linie ein SPNV-Tarif, der bei Fahrten über die Verbundgrenzen hinaus zur Anwendung kommt und aktuell nur im SPNV angewendet und anerkannt wird (Ausnahme: Niedersachsen-Ticket). Für den Fahrplanwechsel 2018/2019 ist vorgesehen, dass der Fahrgast durch das Verfahren der „integrierten Anschlussmobilität“ am Start- und/oder Zielort auch den Bus oder die Straßenbahn mitnutzen kann. Für Einzelfahrscheine liegt diese Fahrtmöglichkeit mit Erwerb des Fahrausweises vor, bei Pendlern wird dem Fahrgast eine um 50 % reduzierte Zeitkarte vor Ort angeboten. Der Regionalverband unterstützt dieses Vorhaben der Niedersachsentarif GmbH (NITAG).

Vom Landestarif können derzeit nur Niedersachsen-Tickets beim Busfahrer erworben werden, nicht jedoch relationale Fahrausweise inkl. der integrierten Anschlussmobilität. Hierzu müssen die Verkaufssysteme in den Bussen (Fahrscheindrucker) angepasst werden. Die Anschaffung neuer Fahrscheindrucker ist im Rahmen des Echtzeitprojektes geplant. Nach Einrichtung dieser Drucker soll auch im Bus der Verkauf von Fahrscheinen zu den 20 wichtigsten Zielen in Niedersachsen inkl. Bremen und Hamburg möglich sein.

Einnahmearaufteilungsverfahren:

Im Rahmen der Einnahmearaufteilung wird vom VRB unter Beauftragung eines externen Gutachters und in Zusammenarbeit mit dem Regionalverband ein neues Einnahmearaufteilungsverfahren entwickelt. Der Regionalverband als Aufgabenträger setzt des Weiteren unter Einbeziehung einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ein neues Aufteilungsverfahren für die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach §7a NNVG auf. Das Ergebnis des Aufteilungsverfahrens für die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach §7a NNVG wird mit den Verbandsgliedern und den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Als Grundlage werden der Aufbau und die Pflege einer vollständigen Nachfrage-datenbasis im SPNV und ÖSPV forciert.

Sicherstellung der ÖPNV-Finanzierung:

Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt aus den Fahrgeldeinnahmen sowie verschiedenen anderen Quellen, vornehmlich Mitteln des NNVG, der Verbandsumlage, direkten Zuweisungen der Landkreise an den Regionalverband (Refinanzierungsverträge für die so genannten lokalen Verkehre) sowie Ausgleichszahlungen bei kommunalen Verkehrsgesellschaften durch die Gesellschafter.

Hier gilt es mit Blick auf die erfolgten bzw. zukünftigen Angebotsmehrungen und Qualitätsverbesserungen und die damit einhergehenden erhöhten Aufwände eine anteilige, ausgewogene ÖPNV-Finanzierung zwischen allen Beteiligten langfristig zu gewährleisten. Für den Regionalverband bedeutet das auch, im Rahmen der Brutto-Verträge im SPNV, der Einnahmearaufteilung (EA) im Verkehrsverbund Großraum Braunschweig sowie der Bestellung von Busleistungen eigene Erlösansprüche durchzusetzen.

4. Für Verkehrswirtschaft und Verbundangelegenheiten bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Der Regionalverband hat in der Abteilung Regionalverkehr im Sachgebiet Verkehrswirtschaft und Verbundangelegenheiten 2 Stellen in Vollzeit für die o. g. Aufgaben eingerichtet. Weiterhin sind zwei Stellen für die Bearbeitung der Arbeitspakete *Marketing* und *Tarif*, die für die VRB GmbH erbracht werden, vorgesehen. Um den o. g. Aufgaben wie auch der Evaluierung der Mittelverwendung gemäß § 7b NNVG (Verwendungsnachweis, Qualitätsbericht) gerecht werden zu können, prüft die Verwaltung die Schaffung einer zusätzlichen Stelle in diesem Bereich. Diese wäre aus Mitteln nach dem NNVG zu finanzieren.

3.2.9 Erstellung von Konzepten für den Vertrieb der ÖPNV-Tarife

Leitlinien im Themenfeld Vertrieb

- Kundenfreundliche und durchgängige Buchungsmöglichkeiten über alle Verkehrsunternehmen und angrenzende Verkehrsverbünde
 - Digitalisierung des Vertriebs
 - Entfernungsabhängige Fahrpreisfindung
-
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Der Vertrieb steht in enger Wechselwirkung mit der Information von Fahrgästen und dem Tarif für die Erfassung und Abrechnung der in Anspruch genommenen Verkehrsdienstleistung. Für die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV und als Voraussetzung für neue Tarife ist eine kontinuierliche Anpassung der Vertriebssystematik an den Interessen und den Bedürfnissen der Fahrgäste erforderlich.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Der Vertrieb der Nahverkehrstarife, insbesondere des VRB-Tarifs, erfolgt durch die Verkehrsunternehmen in den Fahrzeugen (Bussen und Straßenbahnen) sowie an den Fahrscheinautomaten und in Vorverkaufsstellen sowie den Reisezentren. Der personenbediente Verkauf von Nahverkehrsfahrausweisen (VRB Tarif, Niedersachsentarif und Nahverkehrstarif der DB AG (Tarif C)) an ausgewählten SPNV-Stationen des Verbandsgebietes wird durch die Verkehrsverträge des Regionalverbandes mit den EVU gewährleistet. Des Weiteren erfolgt der Vertrieb von Fahrausweisen des VRB-Tarifs durch die Abo-Zentrale der VRB sowie durch einen Online Ticketshop der Braunschweiger Verkehrs GmbH. Derzeitig ist ein elektronischer Vertrieb mit eTickets im Online Ticketshop lediglich für die Tarifzone 40, dem Stadttarif Braunschweig, möglich. Fahrscheine der Tarifzone 40 werden über die Versendung von Emails mit entsprechenden Dateien zum Selbstaussdruck oder als Handy-Ticket ausgegeben. Tickets der weiteren Tarifzonen werden dagegen nicht elektronisch vertrieben, sondern lediglich per Post versandt.

3. Das macht der Verband zukünftig

Der Vertrieb von Fahrkarten über sämtliche Vertriebskanäle soll zukunftsorientiert weiterentwickelt werden. Regionalverband und VRB arbeiten daran, eine verbundweite digitale Auskunft- und Ticketplattform (Handyticket in der VRB-Fahrplan-App) bis 2019/2020 in Betrieb zu nehmen.

Bei der Einführung der digitalen Vertriebskanäle sollen insbesondere auch die bundes- und EU-weiten Initiativen zur Vernetzung dieser Systeme (z.B. „Initiative Digitale Vernetzung des Bundes“ (IPSI)) berücksichtigt werden.



Im Rahmen des Echtzeitprojektes (s. Kap. 3.2.11) wird die Vertriebstechnik auf einen modernen Standard gebracht, wodurch die Einführung des digitalen Vertriebes (E-Ticketing) und Anpassungen am Tarifsystem, wie z. B. ein entfernungsabhängiger und flexibler ÖPNV-Verbundtarif, möglich werden. Dieser kann bspw. darin bestehen, dass der Kunde sich zu Beginn der Fahrt mit der Ticket-App auf seinem Smartphone anmeldet und somit eine gültige Fahrtberechtigung erworben hat. Nach dem Ausstieg zum Fahrtende meldet sich der Kunde auf seinem Smartphone wieder ab, und der Preis der Fahrt wird ermittelt und angezeigt. Die Abrechnung erfolgt monatsweise und gewährleistet durch Tageslimits (\cong Tageskarte) und Monatslimits (\cong Monatskarte), dass der Kunde nur den für ihn günstigsten Preis zahlt.

Zusätzlich zur digitalen Weiterentwicklung des Vertriebs wird geprüft, ob parallel zum verbundinternen Vertrieb die Einbindung des Verbundtarifes in bestehende digitale Vertriebskanäle (bspw. bahn.de der Deutsche Bahn AG, Online-Vertrieb der NITAG (ab 2019)) finanzierbar ist und für den Kunden eine weitere Vereinfachung des Fahrscheinkaufs darstellen.

Die bestehenden Fahrkartenautomaten an den Stationen der EVU sowie in den Straßenbahnen werden bzgl. einer einfachen kundenorientierten Bedienweise weiterentwickelt. Bzgl. des Fahrausweissortimentes wird darauf hingearbeitet, dass auch Fahrausweise des Fernverkehrs an den Automaten der privaten EVU ausgegeben werden. Die Aufstellung von Fahrkartenautomaten in Zügen ist aufgrund des niedersächsischen Vertriebsmodells nicht zulässig.

Die Einrichtung von verbundweit einheitlichen Fahrkartenautomaten ist nicht möglich, da jedes EVU über die Verbundgrenzen hinaus verkehrt und im Rahmen seines Vertrages die Ausrüstung der Fahrkartenautomaten im gesamten Teilnetz mit der Gruppe der Aufgabenträger abstimmen muss.

Für die Zukunft ist angedacht, den Vertrieb von Übergangstarifen und Klipp-Klapp-Tarifen (1 Fahrgast nutzt auf seiner Strecke 2 Verbundfahrausweise) zusammen mit benachbarten Aufgabenträgern zu optimieren.

4. Für den Vertrieb bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Die Weiterentwicklung des Vertriebs wird vom Regionalverband mit dem vorhandenen Personal als Querschnittsaufgabe verschiedener Sachgebiete begleitet und umgesetzt. Zudem unterstützt der Regionalverband den VRB in diesem Themenfeld durch die Bereitstellung erheblicher Finanzmittel.

3.2.10 Vermarktung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Leitlinien im Themenfeld Marketing

- Angebotsverbesserungen des lokalen und regionalen ÖPNV-Angebotes kommunizieren
 - Vermarktung Verbands- und Landesgrenzen übergreifender Verbindungen und Tarife
 - Veröffentlichung von Innovationen wie z. B. Mobilitätsportal, Mobilitätsmanagement
 - Aktuelle Informationen an Fahrgäste und potenzielle Kunden des ÖPNV
 - Vermittlung eines positiven Images des ÖPNV
 - Stärkung des Wiedererkennungswertes
-
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Der ÖPNV ist ein komplexes System, dessen Nutzung den potenziellen Kunden vor Herausforderungen stellt. Im Nahverkehr muss ein Fahrgast im Vorfeld der Fahrt wissen, wo er einsteigen kann, welche Haltestelle in der Nähe seines Zieles liegt, welche Linie(n) diese Haltestellen bedienen, wo er ggf. umsteigen muss, wann die Fahrt beginnt und endet, welche Fahrkarte gilt und am kostengünstigsten ist und wie er sie kaufen kann. In der Bevölkerung bestehen (neben objektiven Hemmnissen wie lange Zugangswege oder ein fehlendes Angebot) viele subjektive Vorbehalte gegenüber dem ÖPNV.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Viele Wege, z. B. zur Arbeit, zur Schule oder für Freizeitaktivitäten können mit dem ÖPNV organisiert werden. In der Praxis wird allerdings nur jeder zehnte Weg mit dem ÖPNV durchgeführt. Sehr viele Menschen in der Region sind über die guten Angebote noch unzureichend informiert und nicht ausreichend motiviert, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Ziel ist es, das Image des ÖPNV in der Region weiter zu verbessern, Informationsdefizite abzubauen und den Einstieg in den öffentlichen Nahverkehr zu erleichtern.

Eine besondere Herausforderung des Schienenverkehrs ist es, dass die Strecken nicht an der Verbands- oder auch an möglichen Landesgrenzen enden. Zugleich werden die Netze von mehreren Aufgabenträgern betreut, die alle Konzepte und Maßnahmen miteinander abstimmen und zustimmen müssen. Es kommt hinzu, dass alle Netze von einem anderen Verkehrsunternehmen gefahren werden. Daher ist ein weiteres Erfordernis, das Marketing und die Fahrgastinformation verstärkt auch über die Verbands- bzw. Landesgrenzen zu forcieren.

Das ÖPNV-Angebot in der Region Braunschweig soll vom heutigen und zukünftigen Kunden als ein System wahrgenommen werden. Dafür sind ein einheitliches Auftreten, ein hoher Wiedererkennungswert und zentrale Informationsstellen mit einheitlichen Informationskanälen (z. B. einheitliche Rufnummer für Anrufsysteme, einheitliche Fahrplanstrukturen) notwendig. Informationen über das Angebot sollen über verschiedene Wege vereinheitlicht angeboten werden. Über das Marketing soll ein positives Image vermittelt werden.

3. Das macht der Verband zukünftig

Angestrebt wird daher eine umfassende Weiterentwicklung und Intensivierung der Marketingaktivitäten in allen Bereichen vom Aufgabenträgermarketing über das Marketing der Eisenbahnverkehrsunternehmen und möglicher Busunternehmen (Unternehmensmarketing) bis hin zum Verbundmarketing (s. Kap. 3.3). Zugleich sind verschiedene Projekte wie Mobilitätsportal, EcoBus, einheitliche Darstellung der Fahrgastinformation hervorragend für die bessere und besonders einfachere und notwendige Fahrgastinformation geeignet und müssen kommuniziert werden.

Um der Bevölkerung und auch den Fahrgästen Informationen für eine Wegeplanung zukommen zu lassen, erstellt der Regionalverband als Aufgabenträger für den ÖPNV eigene Marketingkonzepte, bereitet Informationen zielgruppengerecht auf, verteilt diese und koordiniert und organisiert u. a. auch Veranstaltungen vor Ort wie vor kurzem das Bahnhofsfest „Die Region fährt auf“ in Braunschweig. Es wurde und wird verstärkt weiterhin besonderen Wert auf die Einbindung der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbundes in die Vermarktung gelegt und eine Zusammenarbeit und die Zusammenführung von Informationen angeregt.

Relevante Informationen, die verschiedensten Verbindungsmöglichkeiten zu Ausflugszielen, Hinweise auf die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV und weitere Informationen werden unter anderem auch im Internetauftritt des Regionalverbandes dargestellt und in allen Wochenzeitungen, Gemeindeblättern, Tageszeitungen sowie anderen Medien im Verbandsgebiet zur Veröffentlichung durch die Presse weitergeleitet. Zusätzlich werden auch produkt- und zielgruppenbezogene Anzeigen in den verschiedensten Medien geschaltet. Besondere Anlässe sind z. B. die Einführung neuer RegioBus-Linien, Angebotsverbesserungen im ÖSPV, die Vermarktung eines Mobilitätsportals oder die Einführung des neuen differenzierten Bedienungsangebotes „EcoBus“ in Bad Gandersheim und dem Harzraum.

Als Beispiel für eine der neuen Marketingaktionen sollen die ehemals jährlich 8-fach aufgelegten Informationsflyer – bezogen auf die kreisfreien Städte Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel – in Zusammenarbeit mit den Kommunen auf Gemeindeebene überarbeitet werden. Enthalten sind alle notwendigen Informationen. Auch hier werden speziell die Ausrichtung der Fahrtmöglichkeiten und Verknüpfungen betrachtet und Verbands-, Verbund oder Landesgrenzen nicht beachtet, damit der Fahrgast alle Informationen bekommt. Vom Regionalverband in Auftrag gegebene Verbesserungen im Bus- und Bahnbereich werden intensiv in allen Marketingvarianten begleitet. Auf Antrag eines Verkehrsunternehmens können Zuschüsse für die Vermarktung der Veränderungen und Verbesserungen gewährt werden, sofern diese zielgruppenbezogen erfolgen und z. B. auch Anschlüsse an andere Verkehrsmittel enthalten und eine einheitliche Struktur der Fahrgastinformation enthalten.

Der Regionalverband entwickelt sein Aufgabenträgermarketing konsequent strategisch weiter. In diesem Zusammenhang wird die Weiterentwicklung des Verbundmarketings fachlich und konzeptionell begleitet. Ziel ist es, die Marketingaktivitäten von Regionalverband, Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen künftig noch sinnvoller aufeinander abzustimmen. Dabei gilt es im Besonderen, die Marken Regionalverband und Verkehrsverbund zu schärfen und deren Wahrnehmung in der Öffentlichkeit zu erhöhen.

4. Für das Marketing bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Für das ÖPNV-Marketing einschließlich der Betreuung von z. Z. sieben Verkehrsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Vermarktung von Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn steht dem Regionalverband eine Personalstelle zur Verfügung.

3.2.11 Entwicklung von Konzepten zum Mobilitätsmanagement und zu Mobilitätsstationen

Leitlinien im Themenfeld Mobilitätsmanagement und Mobilitätsstationen

- Erhöhung der Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV)
- Ermöglichung des Zugangs zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes für alle Personen und Gruppen
- Verbesserung der Effizienz des gesamten Verkehrssystems und der Flächennutzung
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens im MIV
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Mobilitätsmanagement ist ein personenbezogener Ansatz, bei dem den Verkehrsteilnehmern die Vielfalt der Verkehrsdienstleistungen einschließlich der Informationen angeboten wird und diese sich je nach Situation für das passende Verkehrsmittel entscheiden können. Das wesentliche Ziel ist dabei, die Fortbewegung der Bevölkerung effizienter sowie umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten und ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig in diese Richtung zu beeinflussen.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Für viele Bürgerinnen und Bürgern stellt die Nutzung des ÖPNV eine große Herausforderung dar. Neben subjektiven Vorbehalten („zu voll“, „zu umständlich“, „zu langsam“), bestehen auch Unwissenheit, wie der ÖPNV und andere Verkehrsangebote genutzt werden und Unsicherheiten bspw. bei mobilitätseingeschränkten Personen. Eine personenspezifische Information und Unterstützung soll die Hemmnisse abbauen. Damit ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot entsteht, ist eine gezielte Steuerung und Koordination der Anbieter und Angebotsformen nötig.

Ein Baustein eines Mobilitätsmanagements sind die Servicestellen der Busunternehmen und Reisezentren der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Beratungsumfang in diesen Servicestellen ist überwiegend auf die Belange des jeweiligen Verkehrsunternehmens sowie auf Auskünfte zum Verbundtarif bezogen. Eine umfassende unternehmens- oder gar verbundübergreifende Information erfolgt nicht. Ebenso wird eine Verknüpfung zu Informationen anderer Bereiche (z. B. Touristik, Freizeit, Veranstaltungen o. ä.) nicht angeboten. Mit dem Projekt „Mobilität im ländlichen Raum“ wurde in den Landkreisen Wolfenbüttel und Helmstedt ein System der Mobilitätsberater im Modellversuch erprobt, konnte aber nicht in ein dauerhaftes Angebot überführt werden. Hier besteht Handlungsbedarf.

Ein Mobilitätsportal kann weitere, umfassende Informationen über eine zentrale Plattform im Internet bieten. Ob mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, der Bahn, dem Taxi oder dem eigenen Auto, alles, was der Kunde benötigt, wenn er in der Region mobil sein will, kann über ein Mobilitätsportal dargestellt werden: Von der Reiseplanung über aktuelle Fahrplanauskünfte, Fahrradstationen, P+R, Verkehrsmittelvergleich bis hin zu Fahrgemeinschaften und Car- und Bike-Sharing. Wer sich für Alternativen (Verkehrsmittel, Routen, Zeiten, Preise) interessiert, kann sie hier kennenlernen. Viele Dienste wie google, DB Navigator, Qixxit und moovel bieten vernetzte Verkehrsinformationen. Allerdings besteht in der Region noch kein Mobilitätsportal, das umfassend die Angebote der Region darstellt und identitätsstiftend ist.

3. Das macht der Verband zukünftig

Für einen nutzerfreundlichen und abgestimmten Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln übernimmt der Regionalverband die Rolle des Koordinators und Kümmerers in der Region, der die Akteure im Bereich der Mobilität zusammenbringt und gemeinsam Konzepte erarbeitet sowie Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse begleitet und strukturiert. Hierfür unterstützt er insbesondere Kommunen, Verkehrsunternehmen und den VRB bei der Vernetzung, Entwicklung von Ideen und Initiierung von Projekten. Ein Mobilitätsmanagement mit zeitgemäßen Technologielösungen kann als Plattform für die Information der Angebotsnutzer, das operative Betriebsmanagement (Disposition von differenzierten Bedienungsweisen) und die Kommunikation zwischen den Fahrgästen und Mobilitätsanbietern dienen. Für die Fahrgäste sind die u. a. die Punkte Information, Fahrtenbuchung, Fahrzeugbuchung und Ticketing wichtig. Der Regionalverband unterstützt den VRB personell und finanziell beim Relaunch der Fahrplanauskunftsoberfläche, die damit als Keimzelle für eine intermodale Beauskunftung von Wegeketten aufgebaut werden soll.

Für den Aufbau eines mobilen und stationären Mobilitätsportals ist die Kommunikation und Koordination zwischen den unterschiedlichen Anbietern von Verkehrsleistungen notwendig. Ein besonderes Augenmerk wird auf die barrierefreie Gestaltung der Auskunft und die Integration des Thema Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV gelegt. Perspektivisch ist auch die Integration der aktuellen Verkehrslage oder die Wetterprognose, die die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen, erforderlich. Dieses breitgefächerte Angebot rund um das Thema Verkehr und Mobilität kann durch weitere Themen (z. B. Freizeitangebote) ergänzt werden.

Der Regionalverband setzt sich dafür ein, dass die Reiseassistenz ausgebaut wird und an zentraler Stelle ein regionsweites Mobilitätsmanagement aufgebaut wird.

Mit der Untersuchung zu Stationsrahmenplänen für ausgesuchte Städte und Gemeinden werden aktuell Gestaltungskonzepte für Bahnhofsumfelder und RegioBus-Haltestellen entwickelt, die die Ausstattung zu verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsstationen vorsehen. Weiterhin ist eine Kategorisierung der Mobilitätsstationen nach Ausstattungselementen vorgesehen. Hierfür sollen Standards definiert werden, um die Information über die Ausstattungsmerkmale der einzelnen Mobilitätsstationen besser in Richtung Nutzer kommunizieren zu können. Ein einheitliches Erscheinungsbild soll durch die Entwicklung und Umsetzung eines CD/CI Konzepts für Mobilitätsstationen erreicht werden.



4. Für Mobilitätsmanagement und Mobilitätsstationen bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Im Sachgebiet Infrastruktur und Technik der Abteilung Regionalverkehr ist das Thema neben anderen Aufgabenfeldern bei zwei Stellen angesiedelt. Für die Aufgaben im Bereich des Mobilitätsmanagements und der Mobilitätsstationen stehen ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung. Darüber hinaus sollen für die Umsetzung von Maßnahmen bei geeigneten Programmen des Landes, des Bundes oder der EU (z. B. EFRE) Anträge auf Förderung gestellt werden. Um die Aufgabe eines verbandsweiten Mobilitätsmanagements mit Leben zu füllen, sollen weitere personelle Kapazitäten (zwei befristete Stellen über ein Förderprogramm) geschaffen werden. Auf der Grundlage eines vorliegenden Gremienbeschlusses soll im Jahr 2019 ein Förderantrag beim Land Niedersachsen gestellt werden, um ein regionsweites Mobilitätsmanagement aufbauen zu können. Grundlegende Ansatzpunkte finden sich im Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig.

3.2.12 Entwicklung von Konzepten und Projektsteuerung im Rahmen der Digitalisierung (Echtzeit und WLAN), Unterstützung von Verkehrsunternehmen und Kommunen bei der Umsetzung

Leitlinien im Themenfeld Fahrgastinformation

- Ständige und aktuelle Information über das ÖPNV-Angebot
- Nutzung aller zur Verfügung stehenden Informationskanäle
- Anschlusssicherung und verlässliche Wegeketten für Kunden
- Optimierung der Betriebsabläufe
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Das vorhandene Angebot im ÖPNV kann vom Kunden bzw. den potenziellen Kunden nur wahrgenommen werden, wenn er darüber informiert wird. Neben den Grundinformationen zu Hause oder am Urlaubsort muss der Kunde während des gesamten Fahrtweges darüber informiert werden, welchen Weg er einschlagen soll und er muss bestätigt werden, dass er auf dem richtigen Weg ist. Bei Störungen im Betriebsablauf ist der Fahrgast über Verspätungen und ggf. über mögliche Alternativen zu informieren. Die am stärksten genutzten Bereiche der Fahrgastinformation sind das Internet und die Nutzung über App-Angebote.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Für die Echtzeitinformation ist es erforderlich, dass die Fahrzeuge eine permanente Positionsrückmeldung an eine zugeordnete Leitstelle geben. Diese Daten werden mit den Solldaten des Fahrplans abgeglichen und hierdurch kann eine Prognose erstellt werden. Für den Fahrgast ist dann erkennbar, wann das Fahrzeug an der Haltestelle / Station eintrifft. Die norddeutsche Datendrehscheibe (ZDD) sammelt und verteilt die Echtzeitdaten an verschiedene Systeme, die nicht nur die Darstellung in den Auskunftssystemen, sondern auch für die DFI-Anzeiger an Haltestellen genutzt werden. Derzeit ist eine Vielzahl an Technologien zur Übermittlung von Reiseinformationen in den Fahrzeugen und an den Haltestellen / Bahnhöfen im Großraum Braunschweig im Einsatz. Für den SPNV liegen diese Daten bereits vor. Ziel ist eine Durchgängigkeit über alle Verkehrsmittel.

Bei Abweichungen vom Sollfahrplan können die Verspätungen und Alternativen an Bahnhöfen und Haltestellen, in den Fahrzeugen oder über die Endgeräte der Fahrgäste (Smartphone und Tablet) präsentiert werden. Diese Funktionen stehen zurzeit im Großraum Braunschweig nur punktuell zur Verfügung und werden im Rahmen des Echtzeitprojektes einheitlich ausgebaut.

Für die Fahrgäste soll die gesamte Wegekette von Haustür zu Haustür sicher und verlässlich sein. Eine Verfügbarkeit aktueller Betriebslagedaten und eine „Fahrgastinformation in Echtzeit“ ist eine unabdingbare Voraussetzung. Innerhalb der Fahrzeuge werden mit Umsetzung des Echtzeitprojektes die Informationen über Abweichungen im Fahrplan in Echtzeit gezeigt. Der Übergang in andere Linien soll durch verlässliche Anschlüsse zwischen Bussen und Bahnen betrieblich gewährleistet werden (Anschlusssicherung, Verknüpfung).

Im Rahmen der SPNV-Verkehrsverträge konnte in den Netzen EMIL, ENNO, ENORM, DINSO 1 und ab Dezember 2018 auch im DISA-Netz ein WLAN-Angebot geschaffen werden, bei dem der Fahrgast 100 MB pro Fahrt kostenfrei nutzen kann. Das Angebot richtet sich an die Nutzer um Emails abzurufen und die sozialen Netzwerke sowie Messengerdienste nutzen zu können.

3. Das macht der Verband zukünftig

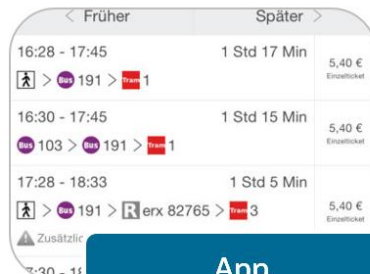
Grundlage für alle Informationen in Sollzeit ist die elektronische Fahrplanauskunft (efa) für den Bereich der Region Braunschweig. Diese gilt es weiter zu pflegen und auszubauen. Dieses Thema betreut die BSVG als Arbeitspaket für die VRB GmbH.

Ziel des Regionalverbandes ist die Anzeige der Echtzeit in allen zur Verfügung stehenden Informationskanäle, an den Haltestellen, im Internet, über Apps, der Anzeigen in und an den Fahrzeugen sowie der Informationseinrichtungen an den Stationen des SPNV.

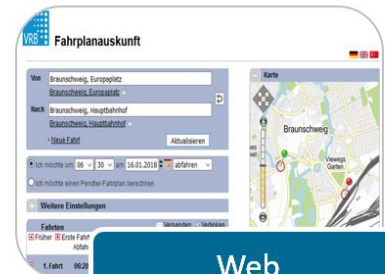
Verbunden mit dem Ausbau der rechnergestützten Betriebsleitsysteme in den Verkehrsunternehmen wird die Anschlussicherung – auch unternehmensübergreifend – realisiert.



Fahrzeuge



App



Web



Haltestellen



Verknüpfungspunkte

Die Realisierung aller erforderlichen Komponenten im Echtzeitprojekt ist für die Jahre 2018/2019. Die Ausstattung der Haltestellen mit DFI-Anzeigern erfolgt parallel bzw. je nach Fortschritt der erforderlichen Tiefbaumaßnahmen bis zum Jahr 2020/2021. Die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation soll zukünftig auch so ergänzt werden, dass auch alternative Fahrtangebote wie z. B. Bike- und Carsharing dargestellt werden können. Die Datenschnittstellen müssen die Kompatibilität zwischen dem ÖPNV-Auskunftssystem und den alternativen Fahrtangeboten berücksichtigen.

4. Für die Echtzeitinformation bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Für die Entwicklung von Konzepten zur Echtzeitinformation und Unterstützung von Verkehrsunternehmen und Kommunen bei der Umsetzung bestehen in der Abteilung Regionalverkehr im Bereich Infrastruktur und Technik zwei Stellen, die das Thema neben weiteren Aufgaben steuern und vorantreiben.

Zur Gewinnung und Darstellung von Echtzeitdaten hat die VRB GmbH einen regionsweiten Antrag auf Landesförderung bewilligt bekommen, bei dem es um die Ausstattung aller im Linienverkehr eingesetzten Busse und Stadtbahnen mit Bordrechnern geht, die zur Gewinnung von Echtzeitdaten eingesetzt werden. Zusätzlich ist auch die Integration von Monitoren zur Fahrgastinformation in den Bussen vorgesehen. Die Koordination des Fördermittelcontrollings übernimmt der Regionalverband für den VRB. Die erforderlichen Arbeiten werden im Rahmen eines Arbeitspakets für die VRB GmbH von der neu geschaffenen Stelle Fördermittelcontrolling wahrgenommen. Generell übernimmt der Regionalverband im Rahmen des Echtzeitprojektes umfangreiche Koordinierungs- und Abstimmungsaufgaben für die VRB GmbH, die zeit- und personalintensiv sind.

Zusätzlich hat der Regionalverband noch einen eigenen Antrag für die regionsweite Ausstattung von nachfragestarken Haltestellen mit Abfahrtsmonitoren (DFI) beim Land gestellt. Die Koordination, Umsetzung und das Fördermittelmanagement für diesen Antrag erfolgt ausschließlich im Bereich Technik und Infrastrukturprojekte.

3.2.13 Konzeption einer verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsentwicklungsplanung

Leitlinien im Themenfeld verkehrsträgerübergreifende Verkehrsentwicklungsplanung

- Vermeidung, Verlagerung und umweltverträgliche Abwicklung von motorisierten Verkehren
 - Festlegung von Leitbildern und Zielen für die Entwicklung des Gesamtverkehrs
 - Entwicklung von Strategien und Umsetzung von Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele
 - Koordination von und Beteiligung bei verkehrsrelevanten Planungen in der Region
-
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Die Verkehrsentwicklungsplanung ist ein integrativer Ansatz. Hierbei werden alle Verkehrssysteme (MIV, ÖV, Rad- und Fußverkehr sowie Güterverkehr) berücksichtigt sowohl im Zusammenspiel als auch die Wechselwirkungen untereinander ebenso wie die Verkehr auslösenden Bedingungen. Die Integration bezieht sich ebenfalls auf die Berücksichtigung von Zielen, Vorgaben und Erfordernissen aus verkehrsrelevanten Fachplanungen und den Abhängigkeiten und Zusammenhängen über- und untergeordneter Planwerke (z. B. RROP bzw. NVP). Ziel ist es, die Verkehrsentwicklungsplanung in einem regionalen Zusammenhang zu betrachten und die Kontinuität bzw. periodische Anpassung zu gewährleisten. Ein Fokus liegt auf der Einbindung von Öffentlichkeit sowie internen und externen Akteuren. Ein Ansatz ist, in den Stellungnahmen zu Bauleitplänen und anderen Plänen mit verkehrsrelevanten Inhalten auf die grundsätzliche Bedeutung der Siedlungsentwicklung und -struktur als Auslöser von (motorisiertem) Verkehr hinzuweisen.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Im Großraum Braunschweig wirken zahlreiche Akteure, wie Politik, Kommunen, Verkehrsdienstleister, Bürger, Initiativen, Behindertenbeiräte, Verkehrsclubs, Umweltverbände, Wirtschaftsverbände, Tourismusverbände, Unternehmen, Hochschulen, Veranstalter etc. sowie der Regionalverband Großraum Braunschweig, an der Gestaltung des Verkehrs mit oder beeinflussen diesen. Um eine gemeinsame Vision für die Verkehrsabwicklung zu finden und eine zielgerichtete Strategie für deren Entwicklung zu verfolgen, bedarf es eines Koordinators und Kümmerers in der Region, der die zum Teil gegensätzlichen Anforderungen aufnimmt, gemeinsam getragene Lösungsvorschläge initiiert, daraus Maßnahmen entwickelt und die Umsetzung der Maßnahmen begleitet. Diese Rolle nimmt der Regionalverband auf der Grundlage der gesetzlichen Festlegung im Gesetz über den Regionalverband „Großraum Braunschweig“ ein. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Verkehre nicht an einer Gemeindegrenze enden und nur global lösbare Herausforderungen wie der Klimawandel bestehen, ergibt sich die Notwendigkeit einer gesamtregionalen und integrativen Verkehrsentwicklungsplanung.

3. Das macht der Verband zukünftig

Im Rahmen der Information, Beteiligung und Kooperation im Verbandsgebiet finden Gespräche und Arbeitskreistreffen mit Kommunen und Landkreisen statt, mit dem Ziel, verkehrsrelevante Planungen abzustimmen und sie u. a. auf ihre Umweltrelevanz hin zu analysieren. Der Regionalverband unterstützt Kommunen wie die Städte Peine und Gifhorn bei der Aufstellung lokaler Verkehrsentwicklungspläne.

Für den Großraum Braunschweig sollen gemeinsam u. a. mit den Verbandsgliedern, Fachplanern und Interessensverbänden sowie der Politik Vorstellungen und Leitbilder für die künftige Entwicklung des Verkehrs in der Region entwickelt werden. Im Ergebnis der Diskussion können (räumlich differenzierte) quantitative und qualitative Ziele stehen, z. B. für den Modal-Split, Unfallzahlen, reduzierte Verkehrsleistung, eingesparte Umwelt- und Klimaschadstoffe und Teilhabechancen. Für die Erreichung der Ziele werden verkehrsmittelübergreifend Strategien und Maßnahmen entwickelt.

Erste Handlungsfelder für die Verkehrsentwicklungsplanung wurden im Bereich des MIV, des Radverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs identifiziert. Hier sollen Gutachten zur Bestandsaufnahme, Chancen und Defiziten im Großraum sowie Konzeptvorschlägen und Handlungsansätzen vergeben werden.

Ein Instrument zur Analyse des Verkehrs sowie zur Abschätzung der Wirkungen von Maßnahmen sowie von Trends in Wirtschaft und Gesellschaft ist das regionale Verkehrsmodell. Der Regionalverband strebt eine gemeinsame Datengrundlage für verkehrliche Untersuchungen in der Region und den Zugang für alle Kommunen und die Landkreise an. Hierfür wird die Vergabe eines Dienstleistungsvertrages für die Pflege und Anwendung des Verkehrsmodells vorbereitet und durchgeführt. Die Durchführung einer Haushaltsbefragung zur Erfassung des Verkehrsverhaltens der Einwohner in der Region ist für das Jahr 2020 vorgesehen.

4. Für die verkehrsträgerübergreifende Verkehrsentwicklungsplanung bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Der Regionalverband hat in der Abteilung Regionalverkehr im Sachgebiet Strategische Verkehrsplanung eine Stelle in Vollzeit für die Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung eingerichtet. Mit dieser Stelle wird gewährleistet, dass erste Überlegungen zur Verkehrsentwicklungsplanung wie beispielsweise Konzepte für den Güterverkehr angestoßen und das weitere Aufgabenspektrum erfasst werden können. Schon heute zeigt sich, dass die Arbeiten an der verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsentwicklungsplanung weitere Planstellen benötigen, um diese umfangreiche, beteiligungsintensive, fachlich umfassende und kontinuierlich zu bearbeitende gesetzliche Aufgabe sachgerecht erledigen zu können.

3.2.14 Entwicklung einer Radverkehrsstrategie

Leitlinien im Themenfeld Radverkehr

- Förderung der Fahrradmobilität
- Entwicklung von Strategien für den Radverkehr
- Abbau von Hemmnissen
- Unterstützung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur
- Verbesserung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV
- Koordination und Begleitung von regionalen und lokalen Radverkehrsplanungen
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

In die Bedeutung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel steigt kontinuierlich weiter an. Diese Entwicklung soll durch eine gesamtheitliche Betrachtung des Systems Fahrradverkehr unterstützt werden. Um dieser Entwicklung, die zusätzlich durch eine ansteigende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes sowie durch den Bau neuer Rad-(schnell)wege gestützt wird, gerecht zu werden und das Fahrrad als vollwertigen Bestandteil der Wegekette im Umweltverbund (zu Fuß gehen, Fahrradverkehr, ÖPNV) zu etablieren, hat die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (B+R) eine hohe Bedeutung. Als Zubringerverkehr zum ÖPNV erweitern (elektrisch betriebene) Fahrräder sowie B+R den Einzugsbereich des Umweltverbundes.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Für den Großraum Braunschweig ist eine umfassende Strategie zur Förderung des Fahrradverkehrs auch unter Berücksichtigung der Konkurrenzsituation von Fuß-/Fahrradverkehr und ÖPNV zu entwickeln. Dabei sind die Stärken des Fahrradverkehrs so einzubringen, dass der Umweltverbund gestärkt wird. Neben Aussagen zu den Möglichkeiten des Fahrradverkehrs als System sind auch grundsätzliche Aussagen zu B+R und Fahrradmitnahmen in ÖPNV-Fahrzeugen erforderlich.

So hat B+R im Prinzip an allen Zugangsstellen des ÖPNV ein Potenzial. Es gibt keine Eisenbahnstation, die nicht einen Grundbedarf an einem Mindestangebot für B+R-Nutzer hat. Die Aufstellung von Fahrradabstellbügeln lohnt sich überall. Gerade in ländlichen Bereichen und in Klein- und Mittelstädten besteht weiterhin ein großer Nachholbedarf bei der B+R-Förderung. Der Bau von B+R-Anlagen sollte also nicht nur an größeren Stationen, sondern vor allem auch mit kleineren Maßnahmen und Abstellanlagen im ländlichen Raum sowie in Klein- und Mittelstädten weiterhin unterstützt werden.

3. Das macht der Verband zukünftig

Der Regionalverband wird eine Studie vorbereiten und vergeben, die eine umfassende Strategie zur Förderung des Fahrradverkehrs auch unter Berücksichtigung der Konkurrenzsituation von Fuß-/Fahrradverkehr und ÖPNV beschreibt. Darauf aufbauend sind Maßnahmen für den Fahrradverkehr zu entwickeln, mit den Kommunen abzustimmen und deren Umsetzung zu begleiten.



Außerdem ist der Regionalverband bestrebt, die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV weiter zu verbessern. Er arbeitet Standards für B+R-Anlagen und formuliert Empfehlungen im Nahverkehrsplan, der als Grundlage für Förderprogramme dienen soll. Bei der Wahl geeigneter Programme und der Beantragung von Bundes- und Landesmitteln steht der Regionalverband beratend zur Seite. Auch mit einem eigenen Förderprogramm motiviert er die Kommunen für die Umsetzung von Maßnahmen. Eine sehr erfolgreiche Initiative ist das 1000-Bügel-Programm, bei dem der Regionalverband den Kommunen Fahrradbügel kostenfrei zur Verfügung stellt. Die Ausschreibung eines Rahmenvertrages für Fahrradkäfige und für ein einheitliches Schließsystem befindet sich in der Vorbereitung. Es ist geplant ein Gutachten mit dem Ziel zu vergeben, die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen im Verbandsgebiet und angrenzenden Raum zu vereinheitlichen und kundenfreundlich zu gestalten. Im Rahmen der Radverkehrsstrategie soll auch der Aufbau eines regionsweiten Radverleihsystems weiterverfolgt werden (u. a. Vereinheitlichung der Konditionen aller Anbieter).

4. Für den Radverkehr bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Für die Aufgaben Konzept- und Maßnahmenentwicklung sowie Abstimmung mit den Kommunen und Begleitung der Umsetzung von Maßnahmen hat der Regionalverband in der Abteilung Regionalverkehr noch keine eigene Stelle. Die Aufgaben werden gegenwärtig in begrenztem Umfang in Personalunion von der Stelle Verkehrsentwicklungsplanung wahrgenommen. Die vertiefte Bearbeitung der vorgenannten Aufgaben soll in Abhängigkeit der Auslastung anteilig durch die bereits geschaffene Stelle zur Unterstützung der Radschnellwegprojekte erfolgen (vgl. 3.2.15).

3.2.15 Projektsteuerung und Koordinierung der Umsetzung von Radschnellverbindungen

Leitlinien im Themenfeld Radschnellverbindungen

- Förderung klimafreundlicher Mobilität
- Schnelle, sichere und komfortable Verbindungen für den regionalen Radverkehr
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Eine attraktive und sichere Führung des Radverkehrs im Wegenetz ist ein wesentlicher Bestandteil der klimafreundlichen Ausgestaltung des Umweltverbundes. Um die Nutzung des Fahrrads auf regionalen Verbindungen zu stärken und wichtige Quellen und Ziele über größere Entfernungen zu verknüpfen ist ein durchgängiges Radwegenetz erforderlich, das hohe Reisegeschwindigkeiten und einen hohen Fahrkomfort ermöglicht. Daneben bieten spezielle Radschnellwegverbindungen die Möglichkeit, größere Reiseweiten mit dem Fahrrad und insbesondere mit E-Bikes zurückzulegen.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

In der gesellschaftlichen Wahrnehmung erfährt der Radverkehr eine steigende Bedeutung. Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplan 100 % Klimaschutz für den Großraum Braunschweig wurde als ein Handlungsbereich die Erhöhung des Wegeanteils des Rad- und Fußverkehrs identifiziert. Aktuell beträgt der Radverkehrsanteil am Modal-Split im Großraum Braunschweig 12,1% mit großen regionalen Unterschieden. Mit dem Klimaschutzteilkonzept e-Radschnellwege und konkreten Untersuchungen zu den Strecken zwischen Braunschweig – Wolfsburg, Braunschweig – Wolfenbüttel und Braunschweig – Vechelde wurden Potenziale und Machbarkeiten zu Radschnellverbindungen bereits analysiert und in Teilen eine detaillierte Maßnahmenkonzeption durchgeführt.

Die Entwicklung von Radschnellwegverbindungen liegt im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Kommunen. Da es sich hierbei jedoch um regionale Verbindungen handelt, ist eine koordinierende Stelle erforderlich. Es bietet sich dadurch außerdem die Möglichkeit, jedes der Vorhaben als eine durchgängige Maßnahme anstelle von separaten Einzelvorhaben gemeinsam zu bearbeiten, Synergien zu nutzen und durchgehende Standards zu verwirklichen. Durch die zusammenfassende Bearbeitung von stadt- bzw. landkreisüberschreitenden Projekten wird der regionale Gedanke gestärkt.

Zudem sind der Verwaltung mit der Verkehrsentwicklungsplanung zusätzliche gesetzliche Aufgaben übertragen worden, zu denen bei der Betrachtung des Gesamtverkehrs der in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegene Radverkehr als wichtiger Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf ressourcenschonende Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen ist. Auch vor diesem Hintergrund ist der Regionalverband aufgerufen, das Thema „Radverkehr“ in all seinen Facetten gemeinsam mit den Verbandsmitgliedern voranzubringen.

3. Das macht der Verband zukünftig

Der Regionalverband übernimmt die Aufgabe der Koordinierung und Mitwirkung bei der Realisierung der Radschnellverbindungen auf den Relationen Braunschweig – Lehre – Wolfsburg, Braunschweig – Salzgitter/Wolfenbüttel sowie Braunschweig – Vechelde. Zu den Aufgaben zählen die Gesamtkoordination und die Projektsteuerung. Des Weiteren sollen die Antragstellung und Abrechnung gegenüber Fördermittelgebern für die beteiligten Verbandsmitglieder Städte Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg sowie Landkreise Helmstedt, Peine, Wolfenbüttel zentral über den Regionalverband erfolgen.

Werden weitere Radschnellwegverbindungen im Großraum Braunschweig geplant, nimmt der Regionalverband ebenfalls die gleichen Aufgaben bei diesen Projekten wahr.

4. Für Radschnellverbindungen bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Zur Betreuung der vorgenannten Tätigkeiten ist es erforderlich, eine neue Stelle beim Regionalverband einzurichten. Ein entsprechender Gremienbeschluss liegt vor. Das Land Niedersachsen steht dem Bau von Radschnellwegen hinsichtlich einer finanziellen Unterstützung positiv gegenüber, wird jedoch nicht als Baulastträger fungieren.

3.3 Verkehrsverbund Region Braunschweig

Leitlinien im Themenfeld Verkehrsverbund Region Braunschweig

- Nutzung aller ÖPNV-Verkehrsmittel im Verkehrsverbund Region Braunschweig mit einem Fahrschein (Verbundtarif)
 - Weiterentwicklung von Tarifangebot, Vertriebssystem und Fahrgastinformationssystemen
 - Unternehmensübergreifendes Marketing
 - Verbundabrechnung
- Pflichtaufgabe

1. Einleitung

Die Verbundgesellschaft **Verkehrsverbund Region Braunschweig**, kurz VRB, wurde am 02.12.2016 als Nachfolger der Verbundtarif Region Braunschweig GmbH gegründet.

Das Gebiet des VRB entspricht dem des Regionalverbandes. Der Verkehrsverbund Region Braunschweig ist ein Mischverbund, dessen Stammkapital sich zu 51 % auf den Aufgabenträger Regionalverband Großraum Braunschweig und zu 49 % auf die Gesamtheit der 17 Verkehrsunternehmen aufteilt. Zu den Aufgaben des VRB gehören im Wesentlichen die

- Gestaltung des Verbundtarifes
- Verbundmarketing und Presse- und Medienarbeit
- Entwicklung eines einheitlichen Vertriebssystems
- Erarbeitung von Leitlinien und Standards für ein einheitliches Fahrgastinformationssystem
- Qualitätsmonitoring
- Verbundabrechnung und Einnahmenaufteilung

Die Geschäftsstelle des VRB befindet sich im selben Gebäude wie der Regionalverband in separaten Räumen. Der Aufbau der Verbundgesellschaft wurde mit personeller Besetzung der Geschäftsstellenleitung zum 01.03.2018 abgeschlossen, sodass die aufgeführten Aufgabenbereiche ab diesem Zeitpunkt konsequent bearbeitet und weiterentwickelt werden können.

2. Erfordernisse im Großraum Braunschweig

Durch den Verbundtarif wird gewährleistet, dass Zug, Straßenbahn und Bus im Gebiet des Verkehrsverbundes mit einem Fahrschein durchgehend genutzt werden können – unabhängig davon, welches Verkehrsunternehmen die jeweilige Linie betreibt. Dieses Tarifangebot steigert die Attraktivität des ÖPNV in der Region Braunschweig insgesamt.

Der Verbundtarif ist in 49 Tarifzonen unterteilt, die sich i. d. R. an den Gemeindegrenzen orientieren und somit für den Fahrgast ein leicht verständliches Tarifsysteem zur Ermittlung des Fahrpreises darstellen. Der Fahrgast zählt, wieviel Zonen er vom Startort bis zum Zielort durchquert, und erwirbt für diese Zonenentfernung seinen Wunschfahrschein. Als Bon-Bon gilt: Ab einer Entfernung von vier Zonen (Bsp. Helmstedt – Braunschweig) ist die höchste Preisstufe erreicht und der Kunde kann mit seinem Fahrschein gleichzeitig das gesamte Verbundgebiet zwischen Harz und Heide durchqueren.

Die Verantwortung für die Feststellung des Fahrscheinsortiments einschließlich der Gestaltung der Fahrpreise sowie der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen liegt beim VRB. Insbesondere die Themen ‚Fahrscheinsortiment und ‚Fahrpreise werden unter Leitung der Geschäftsstelle des VRB durch den Regionalverband und die Verkehrsunternehmen als Anteilseigner des VRB konsequent weiterentwickelt.

3. Das macht der Verband zukünftig

Tarifthemen sind in der Regel in der Verbundgesellschaft zu beschließen (bzw. landesweit in der NITAG). Der Regionalverband wird die Weiterentwicklung attraktiver Fahrscheinangebote bzw. die Tarifstruktur im Rahmen seiner Gesellschafterfunktion und im Sinne der politischen Anforderungen vorbereiten und einbringen. Für die kommenden Jahre stehen darüber hinaus die Digitalisierung des Vertriebes (Online-Ticket, Smartphone-Ticket) sowie die Einrichtung neuer Fahrgastinformationssysteme im Vordergrund. Zusätzlich soll das unternehmensübergreifende Marketing verbessert werden.

Verbundtarif:

Der Regionalverband sowie die 17 Verkehrsunternehmen sind dabei, unter externer Moderation und Hinzuziehung eines Gutachters eine neue strategische Entwicklung des Verbundtarifes zu erarbeiten und den VRB-Tarif konzeptionell weiterzuentwickeln. Mit der Einführung des digitalen Vertriebs entstehen grundlegend neue Möglichkeiten, den Tarif noch deutlich kundenfreundlicher zu gestalten.

Vertrieb und Fahrgastinformationssystem:

Der Vertrieb wird unter Einbeziehung aller digitalen Möglichkeiten weiterentwickelt. So wird bspw. die VRB-App, die aktuell nur ein reines Fahrplanauskunftssystem darstellt, zu einem Auskunftssystem inkl. Echtzeit-Informationen und Fahrausweisverkauf ausgebaut. Die Software-Lösung ist als White-Label-Produkt konzipiert, so dass die Verkehrsunternehmen des Verbundes diese zur unternehmenseigenen Vermarktung der Verbundangebote nutzen können. Die Entwicklung der digitalen Vertriebs- und Informationssysteme wird vom Regionalverband finanziell sowie durch die Beantragung von Förderanträgen beim Land Niedersachsen unterstützt.

Marketing:

Das Marketing des Verbundtarifes soll zukünftig produkt- und unternehmensübergreifend strategisch neu aufgestellt und verbessert werden. Hierzu wird der VRB in 2019 in Abstimmung mit dem RVB und den Verkehrsunternehmen eine entsprechende integrierte Marketing- und Kommunikationsstrategie erarbeiten.

Einnahmeverteilung:

Für den Kunden wenig sichtbar, für die Unternehmen und Kommunen aber umso relevanter ist die Einführung eines neuen Einnahmeverfahrens im VRB. Das bestehende Verfahren orientiert sich an den Alt-Einnahmen der Verkehrsunternehmen vor Verbundgründung und erfüllt seit Ausschreibung aller SPNV-Netze nach Brutto-Verträgen mit Anreizverfahren nicht mehr die vertraglichen Verpflichtungen der Aufgabenträger. Nach aktuellem Planungsstand ist von einer Einigung auf ein neues, nachfrageorientiertes Einnahmeverfahren für das Kalenderjahr 2019 auszugehen. Die Implementierung ist für das Folgejahr 2020 vorgesehen.

Der Regionalverband als mehrheitlicher Gesellschafter unterstützt den Verkehrsverbund strategisch und konzeptionell bei der Weiterentwicklung des Tarif- und Einnahmeverteilungssystems sowie der Entwicklung der verbundweiten Informations-, Auskunft- und Vertriebsplattform (s. Kap. 3.2.8, 3.2.9).

4. Für den Verkehrsverbund bereitgestelltes Personal und finanzielle Mittel

Die Arbeiten werden durch eigenes Personal sowie durch Personal der Gesellschafter über Dienstleistungsverträge (Arbeitspakete) erbracht. Die beiden nebenamtlichen Geschäftsführer werden durch den Regionalverband sowie die Verkehrsunternehmen gestellt.

4 Strategisches Arbeitsprogramm

Strategisches Arbeitsprogramm Abteilung Regionalentwicklung Umsetzung bis 2022

Im Folgenden werden die strategischen Hauptaufgaben mit den daraus abzuleitenden inhaltlichen und finanziellen/personellen Erfordernissen für die laufende Wahlperiode für die Abteilung Regionalentwicklung skizziert.

4.1 Regionalverband als Träger der Regionalplanung

4.1.1 Neuauflistung Regionales Raumordnungsprogramm (RROP)

Festlegung von Zielen und Grundsätzen für die Themen Siedlungsentwicklung, Freiraumentwicklung sowie Infrastrukturentwicklung, Integration der Fachbeiträge/Konzepte in das RROP:

- Leitbild für das RROP entwickeln, Beschluss durch Verbandsversammlung 2018/19
- Siedlungsentwicklungskonzept 2018/19 (Grundzentren, Eigenentwicklung, Schwerpunkte für Arbeiten/Wohnen, Ausgestaltung Oberzentraler und Mittelzentraler Verbund gemäß LROP)
- Fachbeitrag Landwirtschaft, 2015
- Fachbeitrag Erholung und Tourismus, 2015
- Regionales Einzelhandelskonzept (REHK), Festlegung Leitlinien und Versorgungskerne, 2018
- Freiraumentwicklungskonzept (FREK), u.a. Umsetzung des Landesweiten Biotopverbunds, 2018/19
- Regionale Klimaanalyse (REKLBS), 2018/19
- Konzept für regionalbedeutsame Gewerbestandorte, 2019
- Regionales Rohstoffsicherungskonzept für oberflächennahe Rohstoffe (u.a. Kies- und Sand, Hartgestein), 2018/19
- Konzept für den vorbeugenden Hochwasserschutz, 2018/19
- Aufstellen des Offenlageentwurfes (Synthese aller Einzelthemen) unter Beteiligung der Kommunen, Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit,
- Durchführung der Offenlage frühestens ab Ende 2019
- Satzungsbeschluss des RROP durch die Verbandsversammlung frühestens 2022

Dabei intensive kontinuierliche Einbindung von Kommunen, Fachbehörden und Verbänden sowie weiteren Akteuren.

4.2 Regionalverband im Themenfeld Regionalentwicklung

4.2.1 Klimaschutz

Masterplan 100% Klimaschutz

- Umsetzung des im Mai 2018 beschlossenen Konzeptes, 72 Maßnahmen, 24 prioritäre
- Integration des Themas Klimaschutz/Klimaanpassung in die Tätigkeitsfelder des Regionalverbandes (z.B. Nahverkehrsplan und RROP – Klimaschutzorientierter Regionalplan)
- Unterstützung von Kommunen bei der Initiierung der Auseinandersetzung mit dem Thema Klimaschutz sowie der Etablierung von Klimaschutzaktivitäten vor Ort
- Unterstützung und Beratung von Kommunen sowie weiteren zivilgesellschaftlichen Akteuren bei der Beantragung von Fördermitteln
- Fortführung des zivilgesellschaftlichen Prozesses (Beiräte, Vernetzungstreffen)
- Diskussion über die weitere Verankerung des Umsetzungsprozesses nach Ablauf des durch das BMUB geförderten Zeitraums ab 2019, Weichenstellungen für HH-Jahr 2021 ff.

4.2.2 Gewerbe

Beratung der Kommunen bei Planung, Erschließung und Vermarktung von Gewerbeflächen

- Erstellung eines Konzeptes für regionalbedeutsame Gewerbestandorte, Ausschreibung und Vergabe 2018, Erarbeitung 2019, Integration in RROP

4.2.3 Raumbewertung

Erarbeitung eines strategischen Konzeptes zur Analyse und Bewertung von Daten zur Strukturentwicklung für die Region. Dies umfasst die Erstellung von themenspezifischen Studien, Bilanzen, Zeitreihenvergleichen und Konzepten – in Verknüpfung mit Entwicklungsszenarien und -prognosen – mit entsprechendem raumplanerischem Handlungsbedarf.

Darüber hinaus sollen verschiedene Datenbanken eingerichtet werden:

- Aufbau einer Regionalen Einzelhandelsdatenbank, Aufbau 2018 abgeschlossen, kostenfreie Weitergabe der Einzelhandelsdaten (Vollerhebung) an Kommunen für eigene Planungen, kontinuierliche Datenpflege sicherstellen
- Aufbau einer Regionalen Rohstoffdatenbank für oberflächennahe Rohstoffe 2019 ff., als gemeinsame Datenbasis für die Arbeit von Regionalverband und Genehmigungsbehörden, LBEG sowie Verbänden zum Stand der Rohstoffgewinnung in der Region, (derzeit in Abstimmung)
- Aufbau einer Regionalen Gewerbeflächendatenbank (Aufbau grundsätzlich abzustimmen 2018/19 mit Gemeinden, Wirtschaftsvertretern), kostenfreie Weitergabe der Daten an Kommunen für eigene Planungen
- Aufbau einer Daseinsvorsorgedatenbank unter Berücksichtigung des in Aufbau befindlichen Daseinsvorsorgeatlas des Landes (Schulen und Kindertagesstätten, Krankenhäuser, Arztpraxen und Apotheken, ÖPNV-Haltestellen), u.a. auch Fahrzeitberechnungen mit dem ÖPNV oder dem PKW, Berücksichtigung des in Aufbau befindlichen regionsweiten Haltestellenkatasters der Abteilung Regionalverkehr, kleinräumige Bevölkerungsverteilung, Integration des Themas Berufsbildende Schulen

- Aufbau eines Siedlungsflächenmonitorings (Erfassung von Siedlungsstruktur, Flächennutzung und Flächeninanspruchnahme)
- Beschaffung aktueller Laserscandaten
Hochauflösende 3D-Daten des Geländes stellen u.a. die Grundlage der Hochwassermodellierung dar. Der Regionalverband strebt eine Aktualisierung seiner Laserscandaten und Geländemodelle von 2013 an, mit dem Ziel, seinen Verbandsgliedern und deren angehörigen Gemeinden qualitativ hochwertige Höheninformationen zur Verfügung stellen zu können. Die Daten würden zudem im Rahmen der abgeschlossenen Kooperationen in die Hochwasserpartnerschaften eingebracht. Eine Beschaffung in Kooperation mit der Niedersächsischen Landesvermessung soll dabei die Einhaltung amtlicher Vermessungsstandards sichern und gleichzeitig die Investitionskosten reduzieren.
- Erhebung von Strukturdaten für die Region (langfristige demografische Entwicklung, Wirtschaft, Arbeitsmarkt, Pendlerverhalten und Bildung) als wichtige Grundlagen für das planerische und politische Handeln in der Region
- Weiterentwicklung des FNP-Portals des Regionalverbandes

4.2.4 Regionalmonitoring RROP

- Aufbau eines Regionalmonitoringkonzeptes für das RROP: enge Verknüpfung mit der Strategischen Umweltprüfung (Umweltbericht) für das RROP
- Ausweiskriterien und Mindestinhalte für das RROP unter Einbeziehung von Umweltzielen sollen ermittelt und festgelegt werden
- Dabei ist eine Erfolgskontrolle bzw. Planevaluierung durchzuführen, die Überwachungstiefe festzulegen und Ergebnisziele insbesondere im Hinblick auf die Umweltschutzziele und getroffenen Prognosen zu definieren, gleichfalls sollen Zeiträume und Intervalle der Überwachung definiert werden

Dabei soll eine intensive kontinuierliche Einbindung von Kommunen, Fachbehörden und Verbänden sowie weiteren Akteuren gewährleistet werden. Weiter soll eine laufende Abstimmung mit der Oberen Landesplanungsbehörde (Raumordnungskataster) durchgeführt werden, um dabei standardisierte Verfahren zum effizienten und kostengünstigen Austausch zwischen den Behörden entwickeln zu können.

4.2.5 Tourismus/Regionalmarketing

Erstellung regionaler Tourismuskonzepte und Unterstützung von Kommunen sowie weiteren Akteuren im Tourismus- und Regionalmarketing

- Basis: aktuelles regionales Tourismuskonzept (11/2017)
- Neupositionierung des Verbandes durch geplanten Rückzug ab 2019 der Allianz für die Region GmbH aus dem Themenfeld Tourismus (Alleinzuständigkeit des Regionalverbandes)
- Regionalverband als regionale Plattform zum Thema, Beratung und Akquise von Fördermitteln
- Koordination und Begleitung von regionalen und lokalen Veranstaltungen in Kooperation mit lokalen Veranstaltern (Kommunen, Verbände) sowie Marketingmaßnahmen
- Strategische Neupositionierung ab 2019 für die kommende EU-Förderperiode ab 2021
- Entscheidung über zusätzlichen Personalbedarf in 2019 für HH 2020 ff.

4.2.6 Hochwasserschutz

Entwicklung von Konzepten zum regionalen Hochwasserschutz

- Mitwirkung an regionalen Hochwasserpartnerschaften in relevanten Flussgebieten (2018 Schunter, Wabe und Fuhse-Aue-Erse), Regionalverband als Koordinator und Projektunterstützer

- Mitwirkung bei der Öffentlichkeitsarbeit im Themenfeld Hochwasserschutz mit Akteuren aus der Region (Kommunen, Wasserverbände, Unterhaltungsverbände etc.), z.B. Gewässerwoche Schunter 2019
- Integration von abgestimmten Flächen in das RROP sowie Ergebnissen aus den Hochwasserpartnerschaften zur Entlastung und Beschleunigung nachgelagerter wasserrechtlicher Verfahren
- Regionalverband als regionale Plattform und Sprachrohr beim regionalen Hochwasserschutz entwickeln
- Daten für die Hochwassermodellierung bereit stellen (u.a. durch aktuelle Laserscandaten)
- Hilfestellung bei der Akquise und Beantragung von Fördermitteln

4.2.7 *Koordinierung Berufsbildende Schulen*

Entwicklung von Konzepten zur Koordinierung des Standort- und Bildungsangebotes berufsbildender Schulen

- Erhebung, Analyse und Prognosen aller Bildungsangebote berufsbildender Schulen in der Region, 2018
- Enge Einbindung der 8 Schulträger in der Region, um gemeinsam zukunftsorientierte Strategien zur Weiterentwicklung der Standort- und Bildungsangebote der jeweiligen Schulen zu entwickeln, unter Berücksichtigung möglicher freiwilligen Kooperationen
- Netzwerkbildung (Einbindung weiterer Akteure wie Kammern, Innungen, Verbände, Agentur für Arbeit) sowie Sozialpartnern
- Gleichzeitig Bemühungen für eine Ansiedlung einer Berufsschullehrerausbildung (MINT Fächer) in unserer Industrieregion

4.3 *Abteilungsübergreifende Aufgaben der Abteilung Regionalentwicklung im Themenfeld Verkehr*

- Mitwirkung an der Aufstellung des Nahverkehrsplans (NVP 2020), Integration von Ergebnissen in das RROP, Verknüpfung Siedlungsachsen und ÖPNV-Verkehrsachsen
- Neubewertung des Straßennetzes in der Region (u.a. Prüfung der Zuordnungen gemäß RIN), Integration in RROP
- Mitwirkung bei der Verkehrsentwicklungsplanung (Leitbilder, Verknüpfung Siedlungsachsen und ÖPNV-Verkehrsachsen im RROP)
- Förderung der Fahrradmobilität, dabei arbeitsteilige Herangehensweise und Beschränkung auf Marketingmaßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit in Zusammenarbeit mit Kommunen und weiteren Akteuren (AGFK Niedersachsen/Bremen e.V., ADFC, Stadtmarketingeinrichtungen, Wirtschaftsförderungseinrichtungen, Tourismusverbänden, DEHOGA etc.)

4.4 Strategisches Arbeitsprogramm Abteilung Regionalverkehr Umsetzung bis 2022 und folgende

4.4.1 Verkehrsentwicklungsplanung und Nahverkehrsplan

Verkehrsentwicklungsplanung (VEP)

- Konzeption und Definition verkehrlicher Themenfelder wie z. B. Rad- und Wirtschaftsverkehr
- Leitbilder und Zielsystem entwickeln
- Überprüfung der Angebotsqualitäten gemäß RIN
- Erarbeitung einer Strategie zur Förderung des Fahrradverkehrs
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der Verkehrssysteme
- Entwicklung eines Güterverkehrskonzeptes einschließlich eines Potenzialkatasters Güterverkehr
- Unterstützung der Gebietskörperschaften bei der Erarbeitung eigener Verkehrsentwicklungspläne
- Aufbau und Betreuung eines **regionsweiten Verkehrsmodells** unter Einbezug vorliegender Daten der Gebietskörperschaften mit dem Ziel, eine einheitliche Datenplattform zu schaffen
- Implementierung eines Moduls für die Berücksichtigung des Fahrradverkehrs, ggf. auch Einbezug eines Moduls für den Wirtschaftsverkehr
- Vorbereitung Aktualisierung der Verhaltenserhebung (Bezugsjahr 2020)
- Durchführung bzw. Begleitung von Planfallberechnungen (z. B. im Zusammenhang mit der Durchführung einer Standardisierten Bewertung von Ausbauprojekten wie der „Weddeler Schleife“ oder dem „Stadtbahnausbaukonzept“ der Stadt Braunschweig)

Nahverkehrsplan (NVP)

- Kontinuierliche strategische Weiterentwicklung der Angebotsstruktur im ÖPNV (u. a. Ausbau von Strecken, zusätzliche Halte, Haltestellensystematik, Takte, Bedienungszeitraum, Fahrzeugeinsatz)
- Aufstellen des NVP (Entwurf) unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen, Kommunen, Behindertenbeiräte etc. und Durchführung des Anhörungsverfahrens (TÖB-Beteiligung)
- Beratung und Beschluss über NVP 2020 mit Laufzeit bis 2025 in den Gremien des Regionalverbandes im Dezember 2019
- Regelmäßige Erstellung eines Qualitätsberichts für das MW gemäß NNVG

4.4.2 Gestaltung und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Infrastrukturmaßnahmen 2018 bis 2022 (Inbetriebnahmen)

- Kreuzungsbahnhöfe Rötgesbüttel, Wahrenholz, Braunschweig-Gliesmarode
- Modernisierung/barrierefreier Ausbau Verkehrsstationen Oker, Börßum, Braunschweig Hbf (2. Bauabschnitt), Meine, Triangel, Knesebeck, Münchehof
- Bahnsteigverlängerungen Schandelah (Einbau Aufzug) und Helmstedt

Infrastrukturmaßnahmen (Planung) mit Bau ab 2021/22

- Zweigleisiger Ausbau der Weddeler Schleife
- Ausbau/Beschleunigung von Eisenbahnstrecken: Braunschweig-Salzgitter Bad/Ringelheim, Braunschweig-Gifhorn-Wieren (Uelzen)

- Inbetriebnahme ESTW Harz-Weser (Bauabschnitt Braunschweig Süd) durch DB Netz AG
- Modernisierung/barrierefreier Ausbau Verkehrsstationen Langelshem, Lengede-Broistedt, Woltwiesche, Meinersen, Frellstedt, SZ-Lebenstedt, SZ-Watenstedt, SZ-Immendorf
- Kreuzungspunkt Braunschweig-Kralenriede
- Neubau/Reaktivierung von Verkehrsstationen im Rahmen der Stationsoffensive (nach NKU): Braunschweig-West, Wolfsburg-Heinrich-Nordhoff-Str., Isenbüttel, BS-Bienrode, BS-Leiferde, WF-Wendes- sen, SZ-Thiede

Angebotsseitige und betriebliche Verbesserungen in Abhängigkeit vom Ausbau der Eisenbahninfrastruktur durch DB AG

- Stundentakt zwischen Braunschweig und Uelzen (RB47)
- Halbstundentakt Braunschweig-Wolfsburg
- Halbstundentakt Braunschweig-Gifhorn Stadt
- Entwicklung SPNV-Angebotskonzeption 2030+

Perspektivische Infrastrukturmaßnahmen (Planung)

- Nordharzkonzept (u. a. Prüfung Fahrzeitverkürzung Braunschweig – Goslar um bis zu 30%)
- Modernisierung/barrierefreier Ausbau Verkehrsstationen Schönewörde, Vorhop, Dettum, Badde- ckenstedt
- Elektrifizierung Wolfsburg-Stendal
- Kapazitätserhöhung Lehrte-Groß Gleidingen-Braunschweig, Lehrte-Wolfsburg
- Prüfung Reaktivierung Harvesse-Braunschweig
- Bedarfsgerechte Überprüfung von fehlenden Eisenbahnverbindungen (z. B. Direktverbindung Helm- stedt-Wolfsburg)

Überprüfung von möglichen weiteren Angebotserweiterungen und betrieblichen Verbesserungen

- Halbstundentakt Braunschweig-Helmstedt, Hannover/Lehrte-Wolfsburg, Braunschweig-Schöppens- tedt und Hildesheim-Braunschweig
- Fahrplantechnische Verbesserung der SPNV-Verbindung Helmstedt-Wolfsburg (mit Umstieg in Braun- schweig Hbf bzw. Weddel)
- Elektrifizierung von Strecken versus Einsatz von alternativen Antrieben
- Zukünftige SPNV-Fahrzeugkonzeption und Fahrzeugeinsatz

4.4.3 Gestaltung und Organisation des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV)

- Überprüfung und ggf. Neuordnung/Optimierung des ÖSPV-Angebotes (regional und lokal) einschließlich der Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern
- Planung und Bearbeitung der ÖSPV-Angebote im Rahmen der Erstellung NVP 2020
 - Abschätzung der Aufwände und Fahrgastnachfrage der jeweiligen Bedienungsangebote
 - Abstimmung der Finanzierung mit den Gebietskörperschaften (bei lokalen Verkehrsangeboten unter Einbezug von § 7b-Mitteln gemäß NNVG)
- Fahrgastzählkonzept
 - Sukzessive Implementation automatischer Fahrgastzählgeräte (AFZ) bei Verkehrsunternehmen
 - Auswertung und Analyse Nachfragedaten als Grundlage für die weitergehende Angebotsplanung
- Prüfung, Planung und Umsetzung von landesbedeutsamen Buslinien:
 - Helmstedt-Wolfsburg (2019) und Wolfsburg-Salzwedel
- Weiterer Ausbau von Flexiblen Bedienformen (u. a. Anruflinien-/-sammeltaxi, ECO-Bus) im Großraum in Räumen und zu Zeiten geringerer Nachfrage verbunden mit der Vereinheitlichung des Prozedere (Bestellvorgang, betriebliche Organisation)

Linie regional	Linienweg	Vorhaben
120 140 170 180	Hankensbüttel - Wittingen Meinersen – Gifhorn WOB – Weyhausen – GF WOB – Isenbüttel – GF	- Anpassungen an SPNV-Taktverdichtung (BS-GF-Wittingen/Uelzen (RB 47)) - Prüfung: Verdichtungen und Verknüpfung Bus/SPNV
160	Brome – Rühren – WOB	- Verdichtung Abschn. Rühren – Wolfsburg - Prüfung/Planung Landesbuslinie Salzwedel – Wolfsburg
230	BS – WOB	- Prüfung Verdichtung am Sonntagmorgen - Zusätzliche Hst.
360	Königsutter – Wolfsburg	- Prüfung Anbindung VW-Werk (Schichtzeiten)
380	Helmstedt – Wolfsburg	- Planung/Einrichtung Landesbuslinie HE – WOB 2019 - Verdichtung Abschnitt Velpke – Wolfsburg - Verdichtung Abschnitt Grasleben – Helmstedt
452 (430)	BS – Cremlingen	- Verlängerung bis BS Hbf.; Taktabstimmung mit 730 - Neuordnung des lokalen Angebotes ab Cremlingen
480 (110)	Schwülper – Braunschweig	- Verdichtung (Mo-Fr) in Verbindung mit Neuordnung der lokalen Linien 111, 434, 484
500	Edemissen – Peine	- Verdichtung Mo-Fr (HVZ) - Prüfung Anschl. an Halbstundentakt RE60/70 (BS-H) - Prüfung Verdichtung Sa
530	Lengede – Ilsede – Peine	- Prüfung der Schleifenlösung Lengede – Broistedt - Verdichtung Abschn. Ilsede – Peine; Anschluss Halbstundentakt RE 60/70
560	Wendeburg – BS	- Prüfung weitere Fahrt Fr/Sa-Abend - Prüfung Neuordnung lokaler Abschn. Wendeburg - Wipshausen
620	SZ-Steterburg/Thiede – BS	- Verdichtung in Verbindung mit Neuordnung des Angebotes der Linien 602, 603, 631, (604, 790)
660	Baddeckenstedt – SZ-Bad	- Weitere Optimierungen in Abhängigkeit von der Nachfrage prüfen (656, 658)
730	Sicke – Braunschweig	- Einkürzung Linienweg bis BS Hbf.; Taktabstimmung mit 452 (430)
790	SZ-Thiede/Steterburg – WF	- evtl. Anpassungen mit Neuordnung der Verbindung SZ-Thiede/Steterburg – BS - Anpassungen im Zusammenhang mit Planungen zum Stadtbusnetz WF
740	Sicke - Wolfenbüttel	- evtl. Anpassungen mit Konzept Cremlingen in Abhängigkeit von der Nachfrage
830	Goslar – Hahnenklee – Cl.-Zellerfeld	- Prüfung Ausweitung an Sonn- und Feiertagen
834	Neuwallmoden – Langelsheim – Goslar	- Analyse der Fahrgastnachfrage mit Blick auf die Fortführung des Angebotes
840	St. Andreasberg – Altenau – Cl.-Zellerfeld	- Neuordnung des Angebotes mit Blick auf die (geringe) Nachfrage und unter Berücksichtigung der touristischen Bedeutung
860	Goslar – Liebenburg – SZ-Bad	- Verdichtung Mo-Fr

Bereich (lokale Verkehre)	Linien	Vorhaben
Gifhorn, Meinersen, Leiferde, Schwülper, Meine, Braunschweig	111-114, 191-197, 434, 480, 484	Neuordnung der lokalen Angebote; Achsen Meinersen – Braunschweig; Gifhorn – Schwülper – BS
Stadt BS	Gesamtnetz	Einführung Stadttakt Braunschweig; Überplanung von diversen Liniennetzbereichen; Einführung 15-Min-Takt
Stadt BS / Stadt WF		Verbindung zwischen BS-Süd und Stadt WF; Verlängerung einer bestehenden / neue Linie
Gemeinde Lehre	Neue Linie 388	Umsetzung Angebotskonzept: Erschließung der Orte mit Anbindung an Lehre und Anschlüsse an RegioBus 230 nach Wolfsburg und Braunschweig
Cremlingen, (Königslutter)	452, (742)	Neuordnung des lokalen Angebotes östlich von Cremlingen; Prüfung Verlängerung bis Königslutter; Prüfung Angebot: Umfang, Verlauf, Brechung/Verknüpfungen, Formen
Landkreis Peine	allgemein	Weiterverfolgung Schwachlastkonzept
Stadt Peine und Umland	Stadtverkehr Lokale Linien RegioBusse	Ausweitung / Anpassung des Angebotes auf neue Verstärker/Halbstundentakt RE 60/70
Wendeburg, Vechelde, Peine	560, 509, 512, 513, 514	Neuordnung Angebot: Wendeburg – Wipshausen, Vechelde – Wendeburg, Wendeburg – Peine; Überprüfung Angebot: Vertaktung, Umfang, Form
Baddeckenstedt – SZ-Lebenstedt	606, 609, 658	Verbesserung Anbindung SZ-Lebenstedt; Angebot: Takt, Umfang, Form; Verknüpfungen: Bhf. Lebenstedt und Baddeckenstedt <i>im Zusammenhang mit NEMO</i>
Cramme / Flöthe	607: Neue Linie 655	Verbesserung der Anbindung an RegioBus 630 WF/SZ; Prüfung Neueinrichtung Linie SG Oderwald nach SZ-Bad
Winnigstedt – Schöppenstedt	Neue Linie	Prüfung einer lokalen Verbindung in der SG Elm-Asse
Hornburg, Schladen, Börßum, Wolfenbüttel	751-756	Neuordnung des lokalen Angebotes; Verknüpfungen Bhf. Schladen, Börßum, WF
Stadtbusnetz Wolfenbüttel	790-791, AST, weitere	Neuordnung des Stadtbusnetzes
Vienenburg – Bad Harzburg/Goßlar	821, 822	Neuordnung Angebot: Vertaktung, Umfang, Form, Anschlüsse Bhf. Vienenburg
LK GS (ECO-Bus)	836, 837, 859 u. a. Linien	Ausführung Projekt ECO-Bus; Einbindung auch bisher nicht vorhandener Verbindungen z. B. Richtung Oberharz
LK GS	Okertal	Integration eines freigestellten Schülerverkehrs mit Ausweitung des Angebotes
LK WF	AUNO DOMO	Projekt Autonome Dorfmobilität: Entwicklung dauerhaft betriebener dörflicher Mobilitätsstrukturen

4.4.4 *Verkehrswirtschaft und Verbundangelegenheiten*

ÖPNV-Finanzierung

- Erlössicherung für den Regionalverband (u. a. Verkehrsverträge SPNV)
- Implementierung und Umsetzung eines neuen Aufteilungsverfahrens für die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nach §7a NNVG
- Abstimmung und Gewährleistung der Finanzierung der Busleistungen mit den Landkreisen
- Ausbau und Pflege einer Nachfragedatenbasis im SPNV und ÖSPV

Tarif

- Strategische Weiterentwicklung des Verbundtarifes und besonderer Tarifangebote als Partner der Verbundgesellschaft
- Abstimmung von Landes- und Übergangstarifen mit den benachbarten Aufgabenträgern zur Erhöhung der Nachfrage bei verbundübergreifenden Verkehren

Vertrieb

- Weiterentwicklung des (digitalen) Vertriebs in der Funktion des Aufgabenträgers.
- Einbindung des Verbundtarifes in parallele digitale Vertriebskanäle zur Ausschöpfung weiterer Kundenpotentiale (z. B. Niedersachsentarif)

Marketing ÖPNV

- Weiterentwicklung und Intensivierung der Marketingaktivitäten für den Regionalverband
- Begleitung des Unternehmensmarketings im Rahmen der Verkehrsverträge SPNV
- Projektbezogene Marketingmaßnahmen in Abstimmung mit der VRB GmbH und den Verkehrsunternehmen u. a. im Zusammenhang mit Angebotsverbesserungen/-neuerungen

Arbeitspakete für den VRB

- Wahrnehmung der Arbeitspakete *Tarif* und *Marketing* für die Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB)

4.4.5 Verkehrsverbund Region Braunschweig

- Strategische Weiterentwicklung des Verbundtarifes im Sinne einer kundenfreundlichen Gestaltung und unter Berücksichtigung einer ausreichenden Ergiebigkeit
- Neuausrichtung Verbundmarketing, Intensivierung der Presse- und Medienarbeit
- Entwicklung, Aufbau und Betrieb einheitlicher Vertriebssysteme (z. B. eTicketing) und Fahrgastinformationssysteme („Echtzeit“) auf dem aktuellen Stand der Technik (Digitalisierung)
- Aufbau eines Qualitätsmonitorings
- Einnahmenaufteilung (einschließlich Einführung eines neuen Verfahrens zur Verbundabrechnung)

4.4.6 Infrastruktur und Technik, Mobilitätsmanagement

ÖSPV-Infrastruktur

- Planerische/inhaltliche Unterstützung der Kommunen hinsichtlich eines attraktiven, barrierefreien und sicheren Zugangs zum ÖPNV; optimierte Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander im Sinne von kurzen und sicheren Übergängen für die Fahrgäste einschließlich Gestaltung
- Unterstützung von Maßnahmen zur Beschleunigung/Bevorrechtigung des ÖSPV im Straßenraum
- Fördermanagement Regionalverband:
 - Anteilige Finanzierung des kommunalen Eigenanteils von Maßnahmen der Kommunen und Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der ÖSPV-Infrastruktur (z. B. Haltestellen, B+R- und P+R-Anlagen)
 - Initiierung und Umsetzung eigener Förderprogramme des Regionalverbandes (z. B. Förderung von automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS))
- Aufbau und Pflege eines regionsweiten Haltestellenkatasters (als Teil des Landeskatasters)

Mobilitätsstationen

- Verkehrsstationen mit besonderer Ausgestaltung und Service (E-Ladeinfrastruktur, Fahrradabstellung incl. Schließsystem, Info-Steile, Verleih-/Sharingangebote)
- Konzepterstellung für die Ausstattungskomponenten als Teil der Stationsrahmenplanung
- Inhaltliche und finanzielle Unterstützung der Kommunen beim Ausbau von Mobilitätsstationen

Fahrgastinformation

- Koordination und Umsetzung des „Echtzeitprojekts“ im Bereich der Dynamischen Fahrgastinformation an den Haltestellen (DFI) in Zusammenarbeit mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen
- Förderung von digitalen Angeboten im ÖPNV (E-Paper, WLAN o.ä.)
- Inhaltliche und finanzielle Unterstützung der Erweiterung der VRB-App um die Komponenten Echtzeit, Barrierefreiheit und Radverkehr (spätere Ergänzung um das E-Ticketing vorgesehen)

Arbeitspaket für den VRB

- Wahrnehmung des Arbeitspaketes „Fördermittelcontrolling“ für die Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB) im Rahmen des „Echtzeitprojektes“

Mobilitätsmanagement

- Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsportals (Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbundes)
- Regionsweite Informationen zur Nutzung CO₂ –sparender Mobilität
- Betriebliches Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit dem VRB und den Verkehrsunternehmen (Job-Ticket/Erhöhung der Abonnentenquote)
- Mobile Beratungsstellen für den direkten Dialog mit den Bürgern

Radverkehr

- Förderung der Fahrradmobilität durch Koordination und Begleitung von regionalen und lokalen Radverkehrsinfrastrukturplanungen
- Koordination und Betreuung des Ausbaus von Radschnellwegen im Großraum (Unterstützung der Gebietskörperschaften)
- Unterstützung der Kommunen beim Ausbau von Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und Haltestellen im Sinne einer Verbesserung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV
- Ausschreibung und Vergabe von Sammelabstellanlagen mit einem regionsweit einheitlichen Schließsystem

