



25 Jahre
Großraum Braunschweig



REGIONALVERBAND
Großraum Braunschweig

25

Regionalplanung

Landkreis Helmstedt

Landkreis Goslar

Masterplan
Fahrradmobilität

Pendlerportal

Landkreis Wolfenbüttel

Landkreis Peine

Regionalverkehr

Stadt Salzgitter

Stadt Braunschweig

Landkreis Gifhorn

Regionale EnergieAgentur

Energie und Klima

Stadt Wolfsburg

e-Radschnellwege

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum!

Wir gratulieren unserem Gesellschafter Zweckverband Großraum Braunschweig zu einem Vierteljahrhundert Engagement für Regionalplanung und Regionalverkehr. Auf die Fortsetzung unserer gemeinsamen Arbeit für die Menschen in der Region freuen wir uns. Dem neuen Regionalverband Großraum Braunschweig wünschen wir weiterhin viel Erfolg.



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Regionalverband
Großraum Braunschweig
Frankfurter Straße 2
38122 Braunschweig
Telefon (0531) 242620

VERLAG

Joh. Heinr. Meyer GmbH
Hintern Brüdern 23
38100 Braunschweig
Telefon (0531) 39000
www.jhm-verlag.de

REDAKTIONSLEITUNG

Gisela Noske (V.i.S.d.P.)

REDAKTION

Christian Göttner, Holger Isermann,
Valea Schweiger, Klaus Sievers

LAYOUT

Chris Collet, Anastasia Schneider

TITELFOTO

Lutz Bierwirth

FOTOS

Alstom, Verkehrsbetriebe Bachstein,
Lutz Bierwirth (Your movie),
Braunschweig Stadtmarketing
GmbH, Forschungsflughafen
Braunschweig GmbH, Fotoagentur
Hübner, Holger Isermann/JHM
Verlag, KEMNA BAU, Kraftfahrt-
Gesellschaft Braunschweig (KVG),
Marek Kruszewski Photographie,
Metronom Eisenbahngesellschaft
mbH, Regionalverband Großraum
Braunschweig, privat, Michael
Uhmeyer, Verkehrsverbund Region
Braunschweig, Volkswagen AG

ILLUSTRATIONEN

freepik.com

ANZEIGENLEITUNG

Michael Heuchert (V.i.S.d.P.)

DRUCK

Griebsch & Rocho! Druck GmbH
Gabelsbergerstraße 1
59069 Hamm

AUFLAGE

15.000 Exemplare

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

der Zweckverband Großraum Braunschweig war 25 Jahre die regionale Klammer zwischen Harz und Heide, zwischen Peine und Landesgrenze. Seit dem 22. März 2017 ist aus dem Zweckverband der Regionalverband Großraum Braunschweig geworden.

Wir planen seit einem Vierteljahrhundert den Nahverkehr und die Raumordnung. Wir verbinden die Menschen in der Region und darüber hinaus. Wir entwickeln Konzepte für Mobilität, Siedlungsentwicklung, Freiräume, Einzelhandel, Erholung, Energie, Klimaschutz und vieles mehr. Wir setzen diese Konzepte – gemeinsam mit unseren Verbandsgliedern – um.

Zusätzlich werden uns als Regionalverband weitere Aufgaben übertragen:

- Verkehrsträgerübergreifende Verkehrsentwicklungsplanung
- Beratung der Kommunen bei Planung, Erschließung und Vermarktung von Gewerbeflächen
- Bereitstellung, Analyse und Bewertung von Daten zur Strukturentwicklung
- Erarbeitung von Konzepten zur Koordinierung des Standort- und Bildungsangebotes berufsbildender Schulen
- Erstellung regionaler Tourismuskonzepte, Unterstützung des Regionalmarketings
- Entwicklung von Konzepten zum regionalen Hochwasserschutz

Wir sind seit 25 Jahren der einzige regionale Aufgabenträger mit politischem Auftrag. Dabei schauen wir über den Tellerrand der Städte und Landkreise hinaus. Mit unseren Verbandsgliedern, den drei Oberzentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie den Landkreisen Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel gestalten wir gemeinsam die Lebensqualität im Großraum.

In unserem Jubiläumsmagazin blicken wir auf diese Zeit zurück: Welche Konzepte haben wir angestoßen, welche Projekte mit umgesetzt und zum Erfolg geführt? Gleichzeitig fragen wir: Was steht in den nächsten Jahren an? Wo wollen wir mit dem Regionalverband hin? Wie soll sich die Region weiter entwickeln? Antworten auf diese Fragen finden Sie auf den nächsten Seiten.

Wir freuen uns auf weitere 25 Jahre guter Zusammenarbeit mit unseren Verbandsgliedern und Partnern in vielen Bereichen der Regionalentwicklung.

Der Regionalverband steht für ein starkes Band für die Region!

Detlef Tanke

Detlef Tanke

VERBANDSVORSITZENDER

Hennig Brandes

Hennig Brandes

VERBANDSDIREKTOR



6



8



18

Heimat	6
Die Vielfalt der Region	
Interview	8
Detlef Tanke und Hennig Brandes	
Zahlen, Daten Fakten	14
Der Regionalverband in Zahlen	
Meilensteine Nahverkehr	16
Visitenkarte Bahnhof	16
Der Verbundtarif – eine Erfolgsgeschichte	18
Grundlage des ÖPNV – der Nahverkehrsplan	20
Das Regionalbahnkonzept 2014+	22
Übersichtskarte	24
Die Region von Wittingen bis Braunlage	



20



34



14



16

Interview

26

Regionale Politiker im Gespräch

Meilensteine Regionalentwicklung

34

Ein Einzelhandelskonzept für die Region

34

Auf dem Weg zu 100% Klimaschutz

36

Wissenswertes

38

Forschung und Industrie der Region

Standpunkt

40

OB und Landräte zum Verband

40

Die Fraktionsvorsitzenden der VV

44

Wirtschaft

46

Was der Verband befürwortet



26



36



46

DIE VIELFALT DER REGION

Tradition trifft Moderne



Heide im Norden, Harz im Süden, Hildesheimer Lössbörde im Westen, die Sachsen-Anhaltinische Grenze im Osten – dazwischen liegt das Gebiet des Regionalverbandes. Hochmoderner Industriestandort und Traditionsinsel der Geschichte und der Kultur. Die Region mit der höchsten Forschungsdichte in ganz Deutschland. Wichtiges Dienstleistungs- und Freizeitregion zugleich.

Die zweitgrößte Stadt
Niedersachsens,
Braunschweig,

als Oberzentrum der Region mit insgesamt über einer Million Menschen und die Stadt mit der größten Wirtschaftskraft, Wolfsburg, geben den Takt der Region vor. Im Fußball elektrisieren gleich drei Mannschaften ihre Fans.

Hier präsentieren einige bedeutendste Museen für alte und moderne Kunst ihre Schätze. Und das neueste Museum zeigt die ältesten Speere, die je gefunden wurden. Eine echte Weltsensation! Weltkulturerbe pur beherbergt die Stadt Goslar mit ihrer Altstadt und dem einstigen Bergwerk. Auch das Oberharzer Wasserregal zählt dazu.

Die Hochschule für Bildende Künste genießt internationalen Ruf. Ebenso wie das spektakuläre Tanz-Festival „Movimentos“. „Schaufenster E-Mobilität“ ist eines der Cluster für die Zukunft. Ebenso wie der Weg in eine 100% Erneuerbare Energie-Region.

Hier lebten
und wirkten
Denker

und Dichter – Gothes Faust wurde 1829 im Staatstheater Braunschweig uraufgeführt. Lessing verfasste in Wolfenbüttel sein wohl wichtigste Werk „Nathan der Weise“. Wilhelm Raabe schrieb nicht weniger als 68 Romane und Erzählungen. Und der Schelm Till Eulenspiegel trieb im Mittelalter seine Späße – und wirkt bis heute fort.

Hier waren Kaiser und Könige zu Haus und haben von hier die „Welt erobert“. Herrliche Burgen und wuchtige Pfalzen zeugen vom Reichtum dieser Herrscher. (Kaiserpfalz Goslar, Burg Dankwarderode Braunschweig, Schloss Wolfenbüttel...)

Hier wird die Zeit „gemacht“ und nach kleinsten Bakterien geforscht. Von hier verbreitete Fußball-Lehrer Konrad Koch seine bis heute gültigen, internationalen Regeln und Ferdinand Porsche baute das Kultauoto – den Käfer. Es lohnt sich, die Region kennen zu lernen.

Infos zur Kultur/Freizeit zum Beispiel auf den Seiten der ZeitOrte.

Infos zur Wirtschaft/Industrie/Bildung Zum Beispiel auf den Seiten der Allianz für die Region.

Gisela Noske



„Wir sind das wirtschaftliche Herz Niedersachsens“

Verbandsdirektor Hennig Brandes und Verbandsvorsitzender Detlef Tanke über 25 Jahre ZGB, kommunale Konkurrenzen und die Notwendigkeit geschlossen die regionalen Interessen zu vertreten



Herr Brandes, Herr Tanke, der ZGB und seine Aufwertung zum Regionalverband werden in der Region ganz unterschiedlich bewertet. Was sagen Sie als Teil des Verbandes? Wie ist der Regionalverband jetzt aufgestellt?

Tanke: Das ist eine jahrzehntelange Diskussion. Und angesichts der strittigen Auseinandersetzung zur Gesetzesinitiative sieht man, dass es ganz vielfältige Meinungen gibt in der Bandbreite – wir brauchen eine starke Region mit vielen Aufgaben und – die Region ist überflüssig. Wir haben in dem Gesetz das, was unter weitestgehendem Konsens möglich war, umgesetzt. Das ist für manche zu wenig, für manche schon zu viel.

Brandes: Es ist nicht neu, dass wir uns darüber einig sind in der Region, dass wir uns nicht einig sind. Wir haben immerhin acht Verbandsglieder und sind polyzentrisch. In der Region Hannover ist das sehr viel einfacher strukturiert. Da hat man eine Landeshauptstadt und den ehemals umliegenden Landkreis.

Tanke: Ausgangspunkt für das jetzige Gesetz war ja das Gutachten „Bogumil 2“, das wir als Zweckverband in Auftrag gegeben hatten und das 2015 vorgelegt worden ist. Die Kernanalyse von Professor Bogumil über unsere Region war, dass fast alle Akteure sagen: Wir brauchen stärkere regionale Zusammenarbeit, stärkere regionale Verantwortung. Aber immer wenn ein konkreter Vorschlag auf den Tisch kommt, wird gesagt: Ja, wir sind für mehr regionale Verantwortung, aber bitte nicht so.

Das hört sich an, wie das Verhältnis zwischen der Bundesrepublik und der EU. Eigentlich wünschen sich alle mehr Einheit, aber gleichzeitig hat jeder Angst, Kompetenzen an eine höhere Ebene abzugeben?

Tanke: Ich glaube, das ist schon die Ambivalenz menschlichen Verhaltens. Einerseits zu sagen: Ich will alles vor Ort entscheiden. Andererseits die Erwartung, dass, wenn ich nach Spanien fahre, mit dem Euro bezahlen kann. Diese Ambivalenz zwischen den Nationalstaaten und Europa haben wir auf allen Ebenen. Das geht schon los zwischen Gemeinden und Samtgemeinden. Und das gleiche passiert ja zwischen den Verbandsgliedern und dem Regionalverband.

Brandes: Einmal im Grundsatz: Wer gibt schon gerne eine Aufgabe ab. Da tut sich eigentlich jeder schwer. So wie es

das Gesetz jetzt vorsieht, wird aber gar nicht in die kommunale Planungshoheit eingegriffen.

Fehlt der Region das „Wir“? Oder anders gefragt: Was hat denn die junge Familie in Goslar mit der jungen Familie in der Südheide gemeinsam?

Brandes: Die Bevölkerung ist viel weiter als die Politik. Die Menschen leben ja längst in einem regionalen Lebensraum. Sie wohnen in Braunschweig und arbeiten in Wolfsburg oder wohnen im Umland von Braunschweig oder Wolfsburg und pendeln zu ihren Arbeitsplätzen, haben ihre Freizeitaktivitäten in der Region. Also ich glaube schon, dass das Braunschweiger Land ein Lebensraum für die Bevölkerung ist, der sich kommunal abbildet und mit dem sich auch die Bevölkerung identifiziert.

Tanke: Wir haben im Zeitalter der Globalisierung auch diesen Trend zur Individualisierung. Von daher ist ein Heimatgefühl stark ausgeprägt als persönliche Identitätsfindung. Und dieses gemeinsame Lebensgefühl haben Familien in Goslar und auch in Gifhorn schon deshalb, weil sie an den gleichen Orten arbeiten oder ihre Freizeit verbringen.

„Heimat ist eine persönliche Identitätsfindung“

DETLEF TANKE

Welche neuen Aufgaben ergeben sich aus der Aufwertung zum Regionalverband?

Brandes: Die Erweiterung der Zuständigkeiten des Verbandes betrifft alle Aufgaben, die regional übergreifend angegangen werden müssen. Dass der ÖPNV und Fragen der Siedlungsentwicklung oder der Versorgung und des Einzelhandels sich nicht an Kreisgrenzen orientieren können, sondern regional zu betrachten sind, ist heute fachlich unbestritten.

Auch die neuen Aufgaben sind gezielt auf ihre regionale Bedeutung hin ausgewählt worden. Ich kann nicht erkennen, was dagegen spricht, wenn der Verband künftig die Kommunen bei der Entwicklung regional bedeutender Gewerbeflächen berät. Ebenso wenn er Konzepte zur Koordinierung der Berufsschulan-



Hennig Brandes:
„In der Regionalplanung hat der
Verband viele Großprojekte mit
auf den Weg gebracht ...“

gebote erarbeitet, im Bereich Tourismus und Regionalmarketing die Akteure mit einem regionalen Ansatz unterstützt und schließlich übergreifende Hochwasserschutzkonzepte entwickelt. Gerade bei letzterem ist doch klar, dass Hochwasserprobleme zum Beispiel eine Stadt wie Braunschweig in ihren Stadtgrenzen nicht allein lösen kann. Hier muss das Einzugsgebiet des gesamten Gewässers regional betrachtet werden. Das Wasser muss in geeigneten Räumen zurückgehalten werden, damit es bei starken Niederschlägen in Siedlungsbereichen keine Schäden anrichtet.

Auf welche Meilensteine sind Sie besonders stolz?

Brandes: Meilensteine im ÖPNV sind der Verbundtarif, unser Regionalbahnkonzept und das RegioBus-Netz. In der Regionalplanung hat der Verband viele Großprojekte mit auf den Weg gebracht, wie den Ausbau des Autobahnnetzes, des Forschungsflughafens Braunschweig-Wolfsburg, des VW-Logistikzentrums Harvesse und große Einzelhandelsprojekte wie das Schlosscenter Braunschweig oder das Factory-Outlet-Center in Wolfsburg.

Unser Tagesgeschäft ist unter anderem die Steuerung der Siedlungsentwicklung und des großflächigen Einzelhandels. Wir passen auf, dass der Raum nicht zersiedelt wird und die Bevölkerung weiterhin in zentralen Lagen mit Einzelhandel versorgt wird und nicht alles auf die „Grüne Wiese“ abwandert.

Was ist Ihr Anspruch an den Regionalverband? Ist er im Wesentlichen eine

Aufgabenbündelung verschiedener Gebietskörperschaften oder wollen Sie auch, dass der Verband für die Bürger sichtbar ist?

Brandes: Es sind eigentlich drei Dinge. Das eine ist zu versachlichen, welche kommunalen Aufgaben kann man bündeln und regional besser wahrnehmen. Dann sicherlich unbestreitbar die politische Wahrnehmung und schließlich auch die Interessenvertretung. Wenn so ein Raum zusammensteht, der Verband von drei Oberbürgermeistern und fünf Landräten und der dahinterstehenden Bevölkerung unterstützt wird, kann man mehr bewegen als einzeln: In einem Europa und in einer Bundesrepublik der Regionen ist es einfach notwendig, ein Gegengewicht zur Region Hannover zu bilden.

Tanke: Ich glaube auch, dass die regionale Interessenvertretung gegenüber anderen Regionen in Niedersachsen ein wichtiger

Punkt ist. Nehmen wir mal die Regionalisierungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr. Hier kämpfen unterschiedliche Regionen um die Verteilung. Für die Bürger ist eigentlich nicht wichtig, welche Institution das erledigt, aber wir brauchen eine Vertretung, die sich einsetzt. Wenn dann am Ende die Menschen sagen: Hier in der Region Braunschweig kommt man aber gut voran, sind wir zufrieden.

Wie schwer wiegt der Standortnachteil, dass die Landeshauptstadt nicht Braunschweig, sondern Hannover ist?

Tanke: Es ist immer so, dass der zentrale Ort in einer Körperschaft Vorteile hat. Das ist ganz natürlich, weil die Entscheidungsträger häufig an diesem Ort sitzen. Aber es gibt Beispiele die zeigen, dass wir uns in der regionalen Interessenvertretung auch verbessert haben, wie die zusätzlichen Regionalisierungsmittel, die wir jetzt bekommen.

Brandes: Schwer würde es wiegen, wenn wir nicht zusammenarbeiten. Eine Stadt Wolfsburg oder Braunschweig oder Salzgitter allein kann gegenüber einer Region Hannover mit der Landeshauptstadt ihre Interessen nicht so gut durchsetzen, wie ein ganzer Raum.

Wie sehr hilft die gegenwärtige Einigkeit der drei Oberbürgermeister, die sogar als Musketiere in den Medien gefeiert werden?

Brandes: Es hilft immer, wenn man unterstützt wird.

Tanke: Stimmt. Nur gibt es einen Unterschied zwischen der Mediendarstellung und Wirklichkeit. Ich glaube, dass jen-



Detlef Tanke:
„Wenn die Menschen sagen:
Hier in der Region Braunschweig
kommt man aber gut voran, sind
wir zufrieden.“

seits der Super-Einigkeit zwischen den drei Oberbürgermeistern der Kampf hinter den Kulissen im Landtag doch schwieriger war, als das gemeinhin wahrgenommen worden ist. Die neue Qualität ist, dass es eine persönlich gute Beziehung zwischen den Akteuren gibt. Sodass sie auch jenseits der Sache regelmäßig miteinander reden. Das sollte ein Vorbild für alle in der Region sein.

Brandes: Es ist nicht nur gut, wenn uns die Hauptverwaltungsbeamten und insbesondere auch die drei Oberbürgermeister unterstützen, sondern dringend erforderlich, damit wir unsere Interessen durchsetzen können.

Tanke: In der öffentlichen Wahrnehmung haben natürlich Hauptverwaltungsbeamte viel häufiger die Gelegenheit, in den Medien aufzutreten. Der dahinterstehende, entscheidende Stadtrat oder Kreistag wird eher seltener gesehen.

Stichwort öffentliche Wahrnehmung. Quer über die Straße sitzt ein Akteur, der im Regionalmarketing sehr aktiv

ist: die Allianz für die Region. Klaut sie Ihnen manchmal die Sichtbarkeit?

Tanke: Ein unter anderem von Unternehmen getragenes Netzwerk legt einen stärkeren Akzent darauf, öffentlichkeitswirksam Initiativen darzustellen. Aber unsere Arbeit ist gut. Deswegen müssen wir uns künftig stärker öffentlich positionieren. Das ist dringend erforderlich. Wir waren vielleicht in der Vergangenheit etwas zu bescheiden. Das wollen wir jetzt ablegen.

„Es hilft immer, wenn man unterstützt wird.“

HENNIG BRANDES

Brandes: Bisher hatten wir nur zwei Aufgaben, von denen natürlich Regionalplanung und Raumordnung eine typische Planungsaufgabe ist, mit der der Bürger nicht so viele Berührungspunkte hat. Im ÖPNV ist das schon anders und hier haben wir durch unser Regionalbahn-

konzept in den vergangenen drei Jahren erheblich aufgeholt. Der gesamte Fuhrpark ist neu, das Angebot ist besser.

Wir werden weiter eng mit der Allianz zusammenarbeiten. Es soll keine Doppelarbeit geben, sondern wir sind beide Akteure, die die Region voranbringen wollen und dort, wo wir uns unterstützen können und es Kooperationsmöglichkeiten gibt, wollen wir diese ausbauen.

Sie sprechen immer wieder vom Raum. Wie sah dieser vor 25 Jahren aus, wie ist er heute und wird er in 25 Jahren sein?

Brandes: Bevor vor 25 Jahren der Zweckverband gegründet wurde, hatten wir hier mit dem Großraumverband bereits einen Vorläufer. Die Sehnsucht und die politischen Ambitionen gab es also schon länger, genauso wie den politischen Streit darüber, wie man diesen Raum kommunalübergreifend zu fassen bekommt. Mit dem Regionalverband entwickeln wir uns immerhin weiter.

Tanke: Also, 25 Jahre zurück und 25 Jahre in die Zukunft sind ja keine großen Zeit-

Ein Viertel-Jahrhundert

Regionalverband Großraum Braunschweig.
Herzlichen Glückwunsch!



Mobilität
Verkehr
Beratung
Software

wvi Verkehr
Infrastruktur

WVI Prof. Dr. Wermuth
Verkehrsforschung und
Infrastrukturplanung GmbH

Nordstraße 11
38106 Braunschweig
Fon +49 (0)531 387370
info@wvigmbh.de

wvigmbh.de

räume. Gerade mit dem Beginn der Deutschen Einheit vor etwas mehr als 25 Jahren hat sich das Bewusstsein in der Region verändert, keine Randlage mehr zu sein, sondern mittendrin. Für die Zukunft hoffe ich, dass wir in 25 Jahren zum Beispiel bei der Mobilität, die gerade in ländlichen Gebieten immer wichtiger wird, ein gutes Stück vorangekommen sind. Wenn es uns dazu gelingt, bei den neuen Aufgaben kommunale Konkurrenzen zu überwinden wäre das ein guter Fortschritt.

Welche Kompetenzen, die der Verband heute noch nicht hat, würden Sie sich denn wünschen?

Brandes: Ich hätte mir natürlich noch etwas mehr und eher auch echte Aufgabenübertragungen gewünscht. Ich sage mal zwei Beispiele: Die Genehmigung der Flächennutzungspläne und die Landschaftsrahmenplanung. Das wäre für mich folgerichtig

gewesen, dass man so etwas regional macht. Man wird sehen, ob in einem nächsten Schritt die politische Kraft ausreicht, zu sagen: Die Konzepte des Verbandes tragen, wir bauen seine Aufgaben weiter aus.



Detlef Tanke:
„Wir haben hier eine so lebenswerte Region.“

Gibt es Regionen in Deutschland, die mit unserer vergleichbar und ein Vorbild für Sie sind?

Brandes: Es gibt beispielsweise den Regionalverband Ruhr, der zwar deutlich grö-

ßer ist, aber von den Aufgaben her gute Ansätze hat. Interessant ist beispielsweise deren regionales Gewerbeflächenkonzept, in dem man über ein Gewerbeflächen-Kataster Standorte ausgewählt hat, die besonders gut geeignet sind, weil sie gut entwickelt werden können, verkehrlich gut angebunden sind und für Ansiedlungen interessant sind. Dabei ist auch herausgekommen, dass viele Kommunen auf Standorte setzen, die überhaupt nicht umsetzbar sind. Das sind natürlich komplizierte Prozesse, die man hier erst einmal aufbauen muss.

Trotz all der Herausforderungen: Sind Sie zufrieden mit dem Raum, in dem Sie agieren?

Tanke: Total! (lacht) Wir haben hier eine so lebenswerte Region. Wo gibt es in Deutschland so gut bezahlte Arbeitsplätze wie bei uns? Natürlich haben wir auch prekär Beschäftigte. Aber wir sind das wirtschaftliche Herz Nieder-



Mit dem HEX gut im Harz unterwegs.

Seit über 10 Jahren ist der HarzElbeExpress ein fester Bestandteil des Nahverkehrs in Sachsen-Anhalt und darüber hinaus. Kompetent, zuverlässig und immer den Wunsch des Kunden fest im Blick.

sachsens. Vielleicht kann man sagen: das wirtschaftliche Herz Deutschlands. Also, was will man eigentlich mehr?

Ist das nicht zu hoch gegriffen?

Tanke: Wir haben den Welt-Automobilkonzern Nummer eins und zahlreiche Innovationskräfte. Die Hochschulen als Beispiel und nicht nur weil ich aus Gifhorn komme – nehmen Sie die IAV. Das ist die Technologieschmiede Europas, wenn nicht der Welt. Dort arbeitet man mit dem Weltkonzern Google zusammen, um das digitale Auto der Zukunft zu entwickeln. Das findet bei uns in der Region statt. Und an Freizeitangeboten ist auch kein Mangel. Wer sich hier nicht wohlfühlt, der kennt die Region nicht.

Brandes: Unsere Region hat ungeheures Potenzial und das macht es natürlich als regionaler Akteur reizvoll, hier zu arbeiten.

Was ist Ihr persönlicher Lieblingsort in der Region?

Tanke: Hillerse, mein Heimatort (lacht).

Brandes: Ich habe das große Glück, in der Region arbeiten zu dürfen, in der ich geboren und aufgewachsen bin und lebe auf dem Hof, den schon meine Vorfäter bewirtschaftet haben. Daher bin ich natürlich sehr bodenständig und in Braunschweig-Querum verwurzelt.

Tanke: Ich bin tatsächlich in Hillerse geboren. Habe eine Hillerserin geheiratet, lebe da seit ewigen Zeiten und bin dort Bürgermeister. Aber meine Töchter arbeiten in der Schweiz und in Frankreich. Also wir haben auch einen internationalen Bezug.

Gäbe es denn einen Ort außerhalb der Region, an dem Sie sich vorstellen könnten, zu leben?

Tanke: Nein, Paris ist zwar meine Traumstadt. Aber wenn ich den ganzen Tag nur Beton sehe, muss ich raus ins Grüne. Deswegen bin ich ein Dorfmensch.

Brandes: Ein Leben an einem anderen Ort kann ich mir auch nicht vorstellen. Wir haben in Querum kleine Ländereien, ich habe dort ein Jagdrevier. Dort kenne

ich jeden Baum und jeden Strauch. Wir haben über die Familie meiner Frau auch Beziehungen nach England. Ich reise sehr gerne zu Verwandten dorthin. Oder in die USA, da haben wir auch Familie.

Wo finden Sie Ausgleich zum Job?

Brandes: Ich bin ein Naturmensch. Wenn ich nach einem langen Bürotag nach Hause auf meinen Hof komme, geht es oft hinaus in die Natur. In mein Jagdrevier, auf meinen Trecker oder auch gern in den Wald Holz machen, damit ich im Winter mit einem Glas Rotwein am warmem Kamin sitzen kann.

Tanke: Stress ist für mich ein Fremdwort. Klar gibt es Herausforderungen, -bie denen es einem nicht gut geht. Aber ich sage immer: ich lasse mich in meinem Lebensoptimismus ungern von irgendwem übertreffen. Und mit dieser Lebenseinstellung komme ich besser in Konfliktsituationen klar. Zur Entspannung gucke ich Fußball oder sitze im Sommer bei mir auf der Terrasse.

Christian Göttner, Holger Isermann

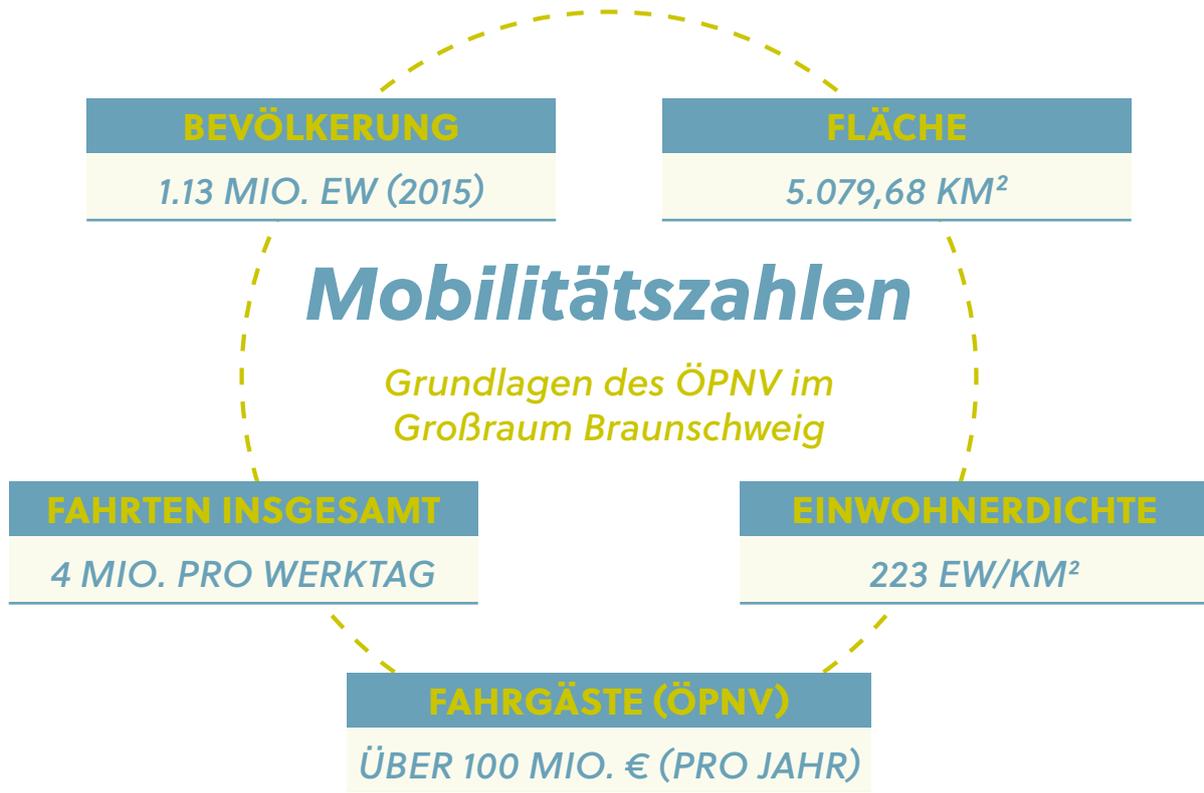


»Mit dem erix^X zum Biken in den Harz«

**Der Harz ist ein perfektes Mountainbike-Revier!
Hier findet jeder seine Traumtour, von der flachen
Grabentour bis zum abenteuerlichen Freeride-Erlebnis.**

Mit dem Niedersachsen-Ticket unternehmen Sie schnell und bequem einen Tagesausflug zu einem Ziel in Ihrer erix^X Umgebung.
Mehr unter: www.erixx.de

erix^X
unterwegs zuhause



REGIONALVERBAND INTERN

Die Verwaltung im Artmax in Braunschweig



Was kostet eine Zugfahrt?

Eine Beispielrechnung

Der Regionalverband Großraum Braunschweig zahlt als Auftraggeber für den Schienenpersonennahverkehr im Jahr 70 Mio. Euro Zuschüsse an die fünf Bahnunternehmen. Denn allein mit den Fahrgeldeinnahmen lassen sich die Betriebskosten einer Bahnfahrt nicht decken. Auf einer Zugfahrt im Beispiel über 35 Kilometer und drei Tarifzonen kostet der Einzelfahrschein im Verbundtarif 5,50 Euro.

Hält der Zug an vier Stationen fallen Stationsentgelte in Höhe von insgesamt 30 Euro an DB Station & Service an. Dazu kommen die Betriebskosten der Fahrt (Personal, Strom oder Diesel, Abschreibung der Fahrzeuge, ..): In diesem Beispiel 320 Euro. Schließlich ist auch ein Trassenentgelt an DB Netz zu zahlen: nochmal 185 Euro. Macht insgesamt: 535 Euro. Nur 5,50 Euro davon trägt in diesem Fall der Fahrgast mit seinem Einzelfahrschein.

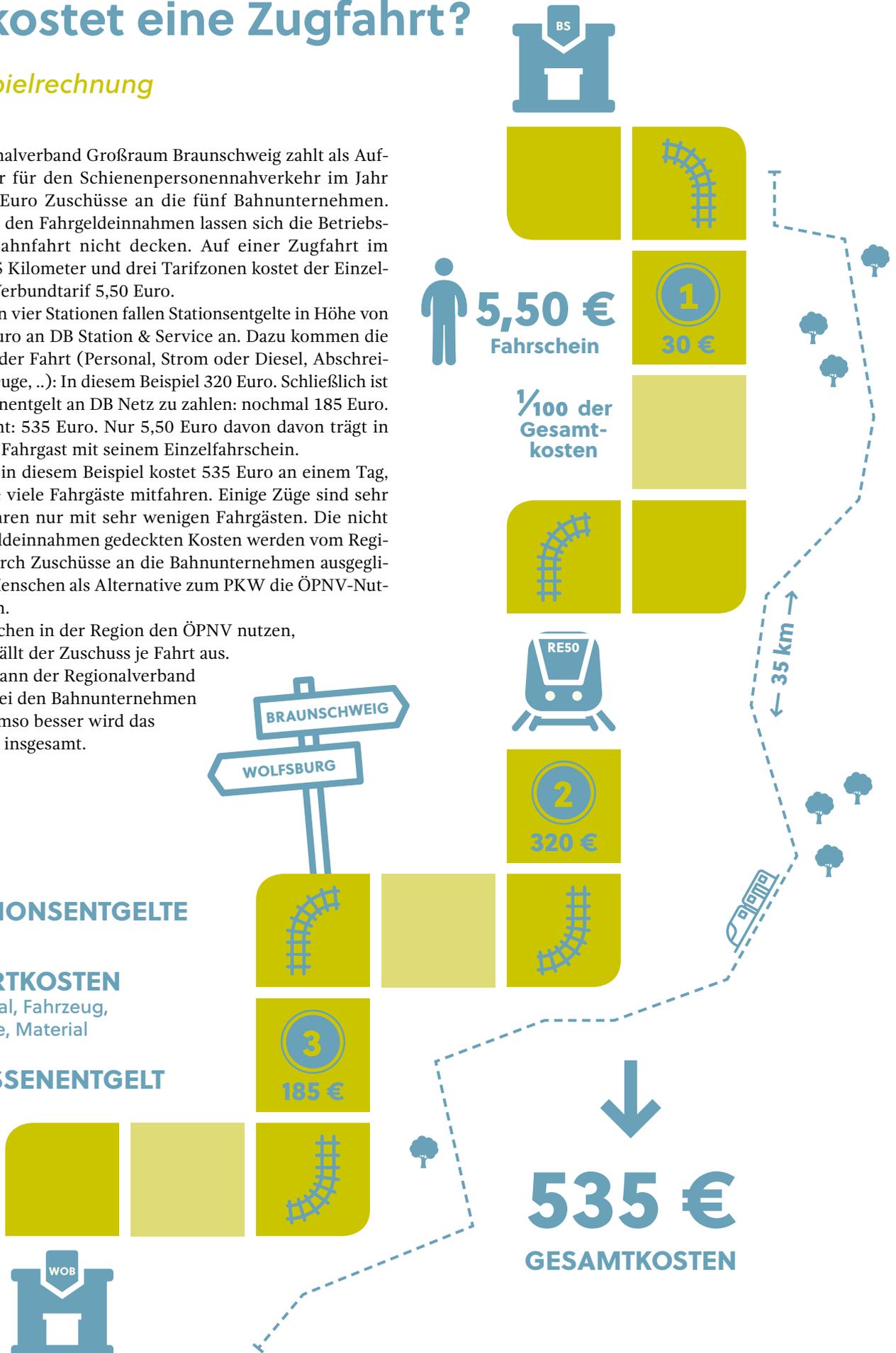
Jede Zugfahrt in diesem Beispiel kostet 535 Euro an einem Tag, unabhängig wie viele Fahrgäste mitfahren. Einige Züge sind sehr voll, andere fahren nur mit sehr wenigen Fahrgästen. Die nicht von den Fahrgeldeinnahmen gedeckten Kosten werden vom Regionalverband durch Zuschüsse an die Bahnunternehmen ausgeglichen, um den Menschen als Alternative zum PKW die ÖPNV-Nutzung anzubieten.

Je mehr Menschen in der Region den ÖPNV nutzen, desto geringer fällt der Zuschuss je Fahrt aus. Entsprechend kann der Regionalverband mehr Fahrten bei den Bahnunternehmen bestellen und umso besser wird das ÖPNV-Angebot insgesamt.

1 STATIONSENTGELTE

2 FAHRTKOSTEN
Personal, Fahrzeug,
Energie, Material

3 TRASSENENTGELT



Visitenkarte Bahnhof

So viele Bahnhöfe wie noch nie werden im Großraum modernisiert

Bahnhöfe sind die Visitenkarten des Bahnverkehrs. Ein attraktives Erscheinungsbild, eine gute Ausstattung mit Service-Einrichtungen, viel Komfort beim Ein-, Aus- und Umsteigen – das alles kann die Akzeptanz für die Bahn steigern. Moderne Bahnhöfe können dazu beitragen, dass noch mehr Menschen mit der Bahn fahren.

Im Großraum Braunschweig wird einiges dafür getan. Seit 2005 sind fast zwei Drittel der 47 Bahnhöfe und Bahnstationen in der Region zwischen Harz und Heide modernisiert und mobilitätsgerecht umgebaut worden oder werden noch bis zum Jahr 2023 saniert.

gehandicapte wie Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen oder Sehbehinderte – ohne Hindernisse und ohne Probleme auf den Bahnsteig kommen und in die Züge ein- und aussteigen können. Dafür werden meist die Bahnsteige erhöht sowie Rampen und Aufzüge gebaut. Schlott: „Zur Modernisierung eines Bahnhofs gehören aber auch neue digitale Informations- und Wegeleitsysteme“.

Das meiste Geld kommt aus dem 2005 gestarteten Programm „Niedersachsen ist am Zug!“. Derzeit läuft bereits das dritte Investitionspaket, mit dem bis zum Jahr 2023 neun Bahnhöfe im Großraum saniert werden. „Die Zusammenarbeit

wichtigste Bahn-Knotenpunkt in der Region. Täglich werden hier 30 000 Fahrgäste gezählt. Und es werden noch mehr – da ist sich der Bahnstationsmanager sicher: „Ich rechne damit, dass es in drei Jahren rund 35 000 sein werden.“

Zweitgrößtes Investitionsprojekt ist der bereits im zweiten Paket realisierte Umbau des Bahnhofs in Salzgitter-Ringelheim – einem wichtigen Knotenpunkt für die Strecken von Hannover nach Goslar/Bad Harzburg sowie von Braunschweig nach Seesen/Herzberg. Rund fünf Millionen Euro wurden hier investiert, vor allem für einen neuen Tunnel mit Rampen zu den Bahnsteigen, für die Befestigung der Bahnsteige, für eine neue Beleuchtung sowie einen Wetterschutz mit Wartebereich.

NEUER BAHNSTEIG IN WOLFSBURG

Einen ganz neuen Bahnsteig gibt es seit Dezember 2015 im Bahnhof Wolfsburg. Durch die neue Zuschneidung der Streckennetze enden die modernen enno-Züge jetzt im Bahnhof Wolfsburg. Die Züge aus Richtung Stendal, Oebisfelde können nicht auf dem gleichen Gleis einfahren, somit musste ein neuer Bahnsteig her. Gleichzeitig wurde ein großzügiger, niveaugleicher Übergang von Gleis 8 – dem Hausbahnsteig – zum neuen Gleis 9 angelegt. Ein besonders großes Wartehäuschen schützt vor Wind und Wetter und der Übergang zum phäno und zur Autostadt wird deutlich verkürzt.

In diesem Jahr stehen im Rahmen des NiaZ 3 Umbaumaßnahmen in den Bahnhöfen Bad Harzburg, Gifhorn-Stadt und Wittingen an. In Bad Harzburg werden zwei der sechs Bahnsteige aufgegeben, die anderen werden abgesenkt und bekommen neue Belege. Die unter Denkmalschutz stehenden Dächer werden saniert und ein taktiles Leitsystem wird installiert.

Im dritten Investitionsprogramm wird auch noch der Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode saniert.

GELD VOM BUND FÜR DAS ZIP

Für das Zukunftsinvestitions-Programm (ZIP), mit dem bis zum Jahr 2020 klei-



Bereits 2013 wurde der Bahnhof in Seesen barrierefrei umgebaut.

Das umfasst Investitionen von mindestens 75 Millionen Euro. Die Gelder kommen vom Bund, vom Land Niedersachsen, von der Deutschen Bahn AG und vom Regionalverband Großraum Braunschweig. „Wir wollen alle Bahnhöfe und Stationen auf den neuesten Stand der Technik bringen“, sagt Marco Schlott, der bei der Bahn-Tochtergesellschaft DB Station & Service für das Bahnstationsmanagement in der Region verantwortlich ist.

BARRIEREFREIHEIT IST DAS STICHWORT

Vor allem sollen die Bahnhöfe barrierefrei werden, damit alle Menschen – auch

zwischen den beteiligten Institutionen läuft gut“, berichtet Schlott: „Wir beraten, jeder kann Vorschläge machen und dann einigen wir uns auf die Bahnhöfe und Konzepte für deren Sanierung“.

GRÖSSTES PROJEKT:

HAUPTBAHNHOF BRAUNSCHWEIG

Größtes Projekt bisher überhaupt ist der Umbau des Braunschweiger Hauptbahnhofs: die ersten vier Bahnsteige (die für den Nahverkehr) sind bereits umgestaltet worden, die anderen vier kommen in den nächsten Jahren dran. Braunschweig ist mit Abstand der größte Bahnhof und

nere Bahnstationen mit täglich weniger als 1000 Ein- und Aussteigern umgebaut werden sollen, kommt das Geld vom Bund, Land und dem Regionalverband. Im Großraum Braunschweig werden folgende Stationen modernisiert: Schöp-

penstedt, Börßum, Oker, Langelsheim, Wahrenholz, Lengede-Broistedt, Meine, Meinersen, Knesebeck sowie Schandelah. Für diese Projekte sind insgesamt rund 20 Millionen Euro eingeplant.

Ausschließlich mit Fördergeldern des Regionalverbandes und des Landes sollen im Rahmen des Regionalbahnkonzepts drei Bahnhöfe in der Region modernisiert werden: In Triangel, in Münchehof und in Rötgesbüttel.

NEUE BAHNHÖFE SOLLEN ERSCHLOSSEN WERDEN

In Vorbereitung sei außerdem ein Programm zur Erschließung neuer Bahnhöfe im Großraum, erzählt Schlott. Sechs Stationen sind vom Regionalverband ausgewählt worden und werden nun auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft. Es sind die Standorte Braunschweig-Broitzem, Braunschweig-Rüningen, Braunschweig-Bienrode, Braunschweig-Leiferde, Wolfenbüttel-Wendessen, Wolfsburg-West und Isenbüttel.

Klaus Sievers

Bahnhofsmanager Marco Schlott (DB Station&Service) und Verbandsdirektor Hennig Brandes erläutern Wittingens Bürgermeister Karl Ridder die Modernisierung am Bahnhof.



WVVG

HAPPY BIRTHDAY ZGB

WIR GRATULIEREN DEM ZWECKVERBAND GROSSRAUM BRAUNSCHWEIG ZUM 25. GEBURTSTAG

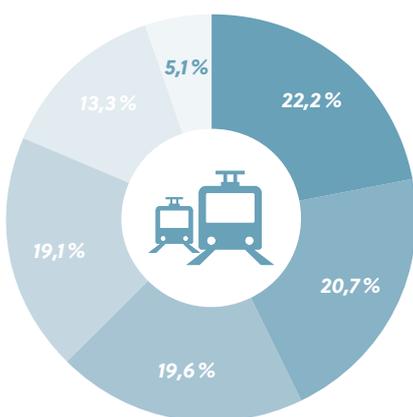
> WIR BEWEGEN WOLFSBURG

www.wvvg.de

MOBILITÄTS-BEDÜRFNISSE

▪ UNTERSCHIEDLICHE VERKEHRZWECKE

▪ ÜBER DEN TAG VERTEILT



- Private Erledigungen
- Freizeit/Erholung
- Arbeit
- Einkauf
- Ausbildung
- Dienstliche/Geschäftliche Erledigungen

WUSSTEN SIE...?

... dass es **40 RegioBus-Linien** und rund **250 lokale Buslinien** im Großraum gibt?

... dass es **427 km Eisenbahn-Strecke** gibt?

... dass **17 Verkehrsunternehmen** den ÖPNV im Großraum betreiben?

... dass Menschen in der Region an **47 Bahnhöfen oder Bahnstationen** in Züge des Nahverkehrs einsteigen können?

... es mehr als **3.500 Bushaltestellen** zwischen Wittingen und Braunlage, zwischen Hohenhameln und Helmstedt gibt?

Eine Erfolgsgeschichte: Der Verbundtarif

Mit einem Ticket von Gifhorn nach Salzgitter

Eine Fahrt von Gifhorn nach Salzgitter-Gebhardshagen im Jahr 1997: Einstieg in den Bus in Gifhorn, Ticket lösen, Fahrt nach Braunschweig, Umstieg in die Bahn, Ticket lösen, Ausstieg in Salzgitter-Lebenstedt. Umstieg in den Bus, Ticket lösen, Ausstieg in Gebhardshagen: eine Route, drei Tickets.

Eine Fahrt von Gifhorn nach Salzgitter-Gebhardshagen im Jahr 2017: Einstieg in den Bus in Gifhorn, Verbundticket Preisstufe 3 lösen, Fahrt nach Braunschweig, Umstieg in die Bahn, Ausstieg in Salzgitter-Lebenstedt. Umstieg in den Bus, Ausstieg in Gebhardshagen: eine Route, ein Ticket.

Seit dem 1. November 1998 gibt es den Verbundtarif Region Braunschweig (VRB), dessen Gründung ein Ziel verfolgt hat: Ein einheitliches Verbundticket zu schaffen, das das mehrfache Lösen von Tickets in Bus und Bahn endlich überflüssig macht.

ALLE UNTER EINEN HUT GEBRACHT

Dies umzusetzen war kein leichtes Unterfangen. Die regional übergreifende Organisation des Öffentlichen Personennah-

verkehrs (ÖPNV) von drei kreisfreien Städten sowie fünf Landkreisen war eine Mammut-Aufgabe für den einstigen Zweckverband Großraum Braunschweig und die Verkehrsunternehmen in der Region Ende der 90er-Jahre. Es galt alle an einen Tisch zu bringen – und die Preise so zu gestalten, dass alle zufrieden sein konnten. „Wir haben eine sehr lange Zeit im Voraus geplant“, erinnert sich Jan Behrendt, Vorsitzender der Gesellschafterversammlung der inzwischen zum Verkehrsverbund erweiterten VRB GmbH.

Alle Unternehmen hatten eigene Fahrtarife. „Es gab schon erhebliche Verwerfungen. Aber es war nun mal eine Konstellation, die es erforderlich machte, Kompromisse zu finden.“ Und die wurden glücklicherweise auch gefunden: Seit 1998 gilt der Zeit-Zonen-Tarif im Großraum Braunschweig – ein Stadttarif in Braunschweig, Wolfsburg und Goslar und vier Preisstufen im regionalen ÖPNV.

Für die Fahrgäste übersichtlich und leicht verständlich. Und denen scheint das System zu gefallen. Seit 1998 hat sich



Egal ob Bus, Bahn oder Tram, alle Verkehrsmittel in der Region können mit einem Ticket genutzt werden.

die Anzahl von Fahrgästen um 25 Prozent erhöht. Inzwischen nutzen 100 Millionen Menschen jedes Jahr die Angebote im VRB – ein beachtlicher Erfolg für die mittlerweile 17 Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträger jetzt Regionalverband Großraum Braunschweig.

Eine Collage aus den vielen Tickets, die vor der Gründung des VRB in der Region galten.



VERKEHRSVERBUND GEGRÜNDET

Damit ist die Entwicklung jedoch noch nicht zu Ende, im Gegenteil: Erst im vergangenen Dezember wurde die neue VRB-GmbH gegründet, und das hat die Aufgaben des Verbundes noch einmal erweitert. Gemeinsam mit dem Regionalverband sowie den 17 Verkehrsunternehmen soll der Aufbau eines leistungs- und zukunftsfähigen Verkehrsverbundes im ÖPNV auch künftig gewährleistet sein. Der Vorteil der neuen VRB-GmbH: Künftig agieren – im übertragenen Sinn – alle unter

einem Dach. „Bisher haben die Unternehmen sehr eigenständig gehandelt“, erklärt Behrendt. Jeder hatte zum Beispiel seine eigene Werbung oder eigene

Kontakt-Adressen für die Fahrgäste: Der Tarifverbund war auf den ersten Blick für den Kunden nicht immer sichtbar. „Dem wollen wir künftig mit einem Aufschlag begegnen.“ In Zukunft solle das Produkt im Vordergrund stehen. Durch

ein einheitliches Verbundmarketing, nachhaltige Regelungen und die Schaffung einer gemeinsamen Geschäftsstelle soll dem Fahrgast schnell klar sein: Es gibt den Verbundtarif – im Verkehrsverbund! Nach vielen theoretischen Planungen im Jahr 2016, wird die VRB-GmbH nach und nach in die Tat umgesetzt.

Aber auch sonst gibt es in punkto Verbundtarif noch viele Visionen, die umgesetzt werden sollen. Zum Beispiel werden die Fahrgäste Schritt für Schritt in den Genuss des E-Tickets kommen, eine flächendeckende Fahrgastinformation in Echtzeit wird eingeführt, und ein einheitliches, verbundweites Qualitätsmonitoring sorgt auch künftig dafür, dass der Kunde in bestmöglichem Komfort von A nach B gelangt. Oder auch von Gifhorn nach Salzgitter-Gebhardshagen.

Valea Schweiger

Glückwunsch!



Gratulation zum Jubiläum!

Wir freuen uns über **25 Jahre** gute Zusammenarbeit mit dem ehemals „ZGB“ – jetzt **Regionalverband Großraum Braunschweig!**

Mehr Infos unter: www.verkehr-bs.de

Ihre
Braunschweiger
Verkehrs-GmbH





Ein Plan für alle acht Mitglieder

Der Nahverkehrsplan ist so etwas wie die „Bibel“ für den gesamten ÖPNV

Alle fünf Jahre veröffentlicht der Regionalverband Großraum Braunschweig einen aktuellen Nahverkehrsplan für den Öffentlichen Personennahverkehr.

Dr. Norbert Wolff lächelt: „Nach dem Nahverkehrsplan, ist vor dem Nahverkehrsplan.“ Kaum ist die aktuelle Ausgabe veröffentlicht, starten bereits die Planungen für die nächste Fassung. Umso besser, dass einer immer den Überblick behält: Dr.-Ing. Norbert Wolff, einer der dienstältesten Mitarbeiter in der Abteilung Nahverkehr.

Zu überblicken gibt es freilich viel. Seit 1998 erstellt der Regionalverband alle fünf Jahre den Nahverkehrsplan (NVP). Gesetzliche Grundlage ist das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz. „Mit dem NVP werden die Ziele fixiert“, erklärt Wolff. Und zwar die Ziele des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) – zusammengefasst ergibt das den Öffentlichen Per-

sonennahverkehr (ÖPNV). Und genau der verändert sich ständig, und darauf müssen die Verantwortlichen reagieren:



Einer der Hauptakteure des Nahverkehrsplans: Dr.-Ing. Norbert Wolff.

Wo in der Region gibt es Probleme? Wo müssen Busse künftig entlang fahren, wo sind vielleicht andere Haltestellen überflüssig?

„Unsere Besonderheit ist es, dass wir acht Verbandsglieder haben“, erläutert Wolff. Nämlich die Städte Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel. Schlussendlich muss der Verband für alle einen Nenner finden – oder besser gesagt: einen NVP erstellen, der die Bedürfnisse und Ansprüche aller Mitglieder vereint. Keine leichte Aufgabe. Es bedürfe vieler Gespräche, vieler Anfragen, Abstimmungen und diverser Entwürfe, bis ein NVP schließlich fertig ist.

WAS STEHT IM AKTUELLEN NVP?

Ziele, wie der ÖPNV in der Region bis 2021 gestaltet werden soll. Daher finden sich in der mehr als 350-Seiten starken Ausgabe zum Beispiel Vorgaben, dass die RegioBusse zwischen Wolfsburg und

der Region häufiger fahren sollen und das Regionalzüge auf bestimmten Strecken im 30-Minuten-Takt pendeln, anstatt im Stundentakt wie bisher.

Auch durchaus ambitionierte Ziele sind im NVP fest gehalten. Stichpunkt: Barrierefreiheit. „Der ÖPNV sollte bis 2021 barrierefrei sein“, sagt der Ingenieur. Das Vorhaben bezieht sich auf Fahrzeuge, Stationen und Haltestellen, Vertrieb und Informationsmedien.

Kunden, die morgens auf dem Weg zur Arbeit genüsslich im Internet surfen möchten, dürfen sich auch freuen: Das WLAN kommt. Die enno-Züge waren zur Betriebsaufnahme 2016 die ersten Nahverkehrszüge in Deutschland mit WLAN an Bord. Die anderen Eisenbahnunternehmen im Verbandsgebiet rüsten derzeit nach. Es folgen wichtige Haltestellen, später auch die Busse.

Auch der Regionalbahnverkehr hat logischerweise einen festen Platz im NVP. Fünf Eisenbahn-Verkehrsunternehmen betreiben die Netze im Großraum Braunschweig – und stimmen sich mit

dem Regionalverband als „Besteller“ des SPNV ab. Der Verband hat Eisenbahnverkehre für die nächsten 10 bis 15 Jahre für rund 1 Milliarde Euro unter Vertrag. Aufwendige Vergabeverfahren und eine immense Verantwortung, laut Dr. Wolff. Auch der Ausbau der Infrastruktur von Projekten wie der Weddeler Schleife und der zahlreichen Bahnstationen wird im NVP explizit angesprochen.

DER NVP: EIN RAHMENPLAN

Kurzum: Der NVP ist das Steuerungsinstrument für den ÖPNV. „Er ist ein Rahmenplan, setzt Ziele und beschreibt konkrete Maßnahmen“, erklärt Wolff. Um alle Angaben im NVP an den Erwartungen der Fahrgäste auszurichten, werden regelmäßig Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Entsprechend der Nachfrage sollen verlässliche Wegeketten angeboten werden. Und die dafür erforderlichen Informationen sollen künftig in Echtzeit erfolgen, damit alle angegebenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten auch wirklich stimmen und der Umstieg klappt.



Betriebsaufnahme der Westfalenbahn im Dezember 2015. (v.l.) Hennig Brandes, Dr. Stefan Bennemann (WFB), Braunschweigs OB Ulrich Markurth.

Das ist ebenfalls ein Schwerpunktthema im aktuellen NVP. Und gewiss auch in der nächsten Ausgabe – die Arbeiten dafür haben natürlich bereits begonnen.

Valea Schweiger

25 JAHRE BEWEGENDE ERFOLGSGESCHICHTE

WIR GRATULIEREN DEM ZGB ZUM JUBILÄUM!

Hervorragende Leistungen sind entscheidende Meilensteine der Unternehmensgeschichte, die Visionen und Ziele mit viel Engagement und Begeisterung in sich tragen. Vor allem sind sie das klare Bekenntnis zusammenwirkender Menschen, die sich selbst unter herausfordernden Bedingungen nachhaltigen Werten des Vertrauens, des Zusammenhalts und des Respekts verschrieben haben.

Im Namen der WestfalenBahn GmbH, unserer Gesellschafter, Geschäftsführung und der Belegschaft, möchten wir zum 25-jährigen Firmenjubiläum unsere herzlichsten Glückwünsche übermitteln.

Vielen Dank für die bisher sehr gute Zusammenarbeit, der wir auch in Zukunft mit großer Freude entgegensehen.



WestfalenBahn

Braunschweig – Wolfsburg in 19 Minuten

enno ist ein großer Erfolg des Regionalbahnkonzeptes

Die schnittigen enno-Triebzüge können, wenn sie zum Doppelpack gekoppelt werden, über 800 Passagiere befördern, sind bis zu Tempo 160 schnell und fahren die Strecke von Braunschweig nach Wolfsburg in 19 Minuten. Die Züge sind sehr leise, gut gefedert, angenehm klimatisiert, barrierefrei, bieten WLAN und Reservierungsmöglichkeiten – was im Nahverkehr durchaus nicht selbstverständlich ist.

Auf den anthrazit-verkehrspurpur lackierten Zügen prangt unübersehbar der Name enno – was eigentlich für das „Elektro-Netz Niedersachsen-Ost“ steht. Dieses Netz umfasst die Bahnstrecken Wolfsburg-Braunschweig-Hildesheim und Wolfsburg-Hannover. Betreiber ist das private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Metronom, das die zwei Strecken mit 24 Zügen befährt.

Das Besondere: Die enno-Züge gehören dem Regionalverband Großraum Braunschweig, der dafür eine eigene Tochtergesellschaft, die Regionalbahnfahrzeuge Großraum Braunschweig (RGB) GmbH, gegründet hat. Diese vermietet die Züge an das EVU Metronom, das nach einem europaweiten Wettbewerbsverfahren als Betreiber der Strecken beauftragt wurde.

Inzwischen hat sich der Name enno auch für die Züge selbst eingepreßt.

LANGFRISTIGE STRATEGIE

Der Regionalverband ist im Großraum für die Organisation und Bestellung des gesamten ÖPNV auf Schiene und Straße zuständig. Die langfristige Strategie dafür wurde im Regionalbahnkonzept 2014+ festgeschrieben und spiegelt sich auch im aktuellen Nahverkehrsplan wider.

Die Jahreszahl steht für eine Zeitenwende im regionalen SPNV. Ende 2014 lief der Verkehrsvertrag mit der Bahn-Tochter DB Regio AG aus. „Wir wollten für die Zukunft mehr Wettbewerb im regionalen Nahverkehr und über Ausschreibungen möglichst viele EVU einbeziehen, um so günstigere Konditi-

onen und mehr Qualität zu erreichen“, erklärt Fritz Rössig, Leiter der Abteilung Nahverkehr beim Regionalverband.

Das Ziel wurde erreicht. Heute werden die zwölf Bahnstrecken von fünf verschiedenen Verkehrsunternehmen betrieben – der Anteil der vier privaten Betreiber an der Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer liegt bei zwei Drittel, bei den Fahrgästen sind es sogar 75 Prozent.

Insgesamt ist das Streckennetz im Großraum zwischen Harz und Heide 427 Kilometer lang.

Im vergangenen Jahr wurde es von rund 15 Millionen Fahrgästen genutzt, an Werktagen waren es durchschnittlich 50.000 Fahrgäste. Die Tendenz ist steigend. Rössigs Fazit: „Unsere Investitionen in Züge und ein erweitertes Bedienungsangebot mit durchgehenden Taktzeiten zahlen sich aus“.



Fritz Rössig, Abteilungsleiter Nahverkehr, über die deutlichen Verbesserungen im ÖPNV.



enno – hier auf der Teststrecke bei Alstom in Salzgitter – hat sich in der Region bereits etabliert.

GEREGELTER STUNDENTAKT

In der Regel fahren die Züge im gesamten Netz tagsüber im Stundentakt, in Spitzenzeiten ergänzt um zusätzliche Züge wie etwa auf der Strecke Braunschweig-Wolfsburg.

Die Strecken mit der größten Fahrgastnachfrage sind übrigens die Linien Braunschweig-Hannover und Wolfsburg-Hannover. Zwischen Braunschweig und Wolfsburg fahren immerhin täglich 6.000 Fahrgäste. Der meist frequentierte Bahnhof im regionalen Nahverkehr ist Braunschweig mit täglich fast 30.000 Fahrgästen, es folgen Wolfsburg (7.800), Goslar (4.100) und Peine (2.700).

Mit der Pünktlichkeit der Züge ist Rössig insgesamt zufrieden. Die Pünktlichkeitsquoten lagen im vergangenen Jahr bei den einzelnen Betreibern zwischen 92 und 96 Prozent – wobei eine Verspätung von bis zu fünf Minuten noch als pünktlich gilt. Nur ein Betreiber lag wegen zeitweise fehlender Lokführer und betrieblichen Störungen bei seinen Zügen zurück.

Aus organisationstechnischen Überlegungen wurden die zwölf Strecken im Großraum zu sechs Netzen zusammengefasst, jeweils getrennt für Elektro- oder Dieselantriebe. So sollen kritische Betriebsgrößen und eine örtlich kom-

pakte Servicestruktur für die Betreiber erreicht werden.

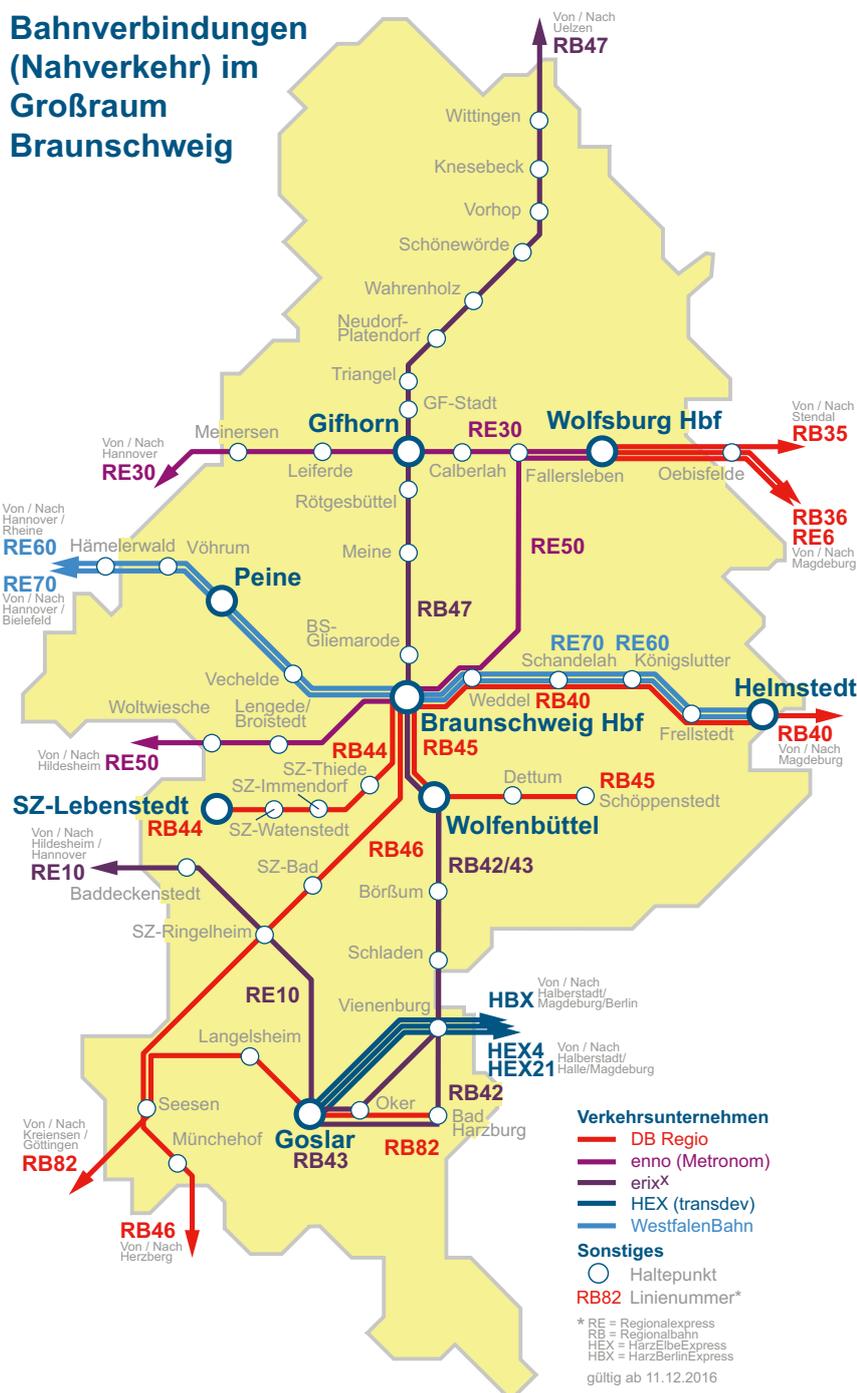
Da einige Strecken über die Grenzen des Großraums hinausgehen, mussten die jeweiligen Anforderungen zum Verkehrsumfang und zur Vertragsgestaltung mit anderen regionalen Aufgabenträgern abgestimmt werden. Auch musste vorher entschieden werden, ob die Betreiber eigene Züge einbringen – was die Regel ist – oder ob die Züge zur Verfügung gestellt werden sollen. Für jedes Netz wurde ein federführender Aufgabenträger bestimmt, der die europä-

weite Ausschreibung organisiert und erster Ansprechpartner für den jeweiligen Betreiber ist. Für das enno-Netz ist das der Regionalverband selbst.

Der Verkehrsvertrag für ein Netz läuft in der Regel über 15 Jahre. Bei enno sind es nur zehn Jahre. „Weil wir die Züge dem Betreiber Metronom zur Verfügung stellen und so sein wirtschaftliches Risiko vermindert wird, konnten wir die Laufzeit kürzer gestalten“, erläutert Rössig. Die 24 Züge für das enno-Netz hat der Verband bei Alstom in Salzgitter gekauft. Dies sei möglich gewesen, weil

das Land Niedersachsen die Kosten von insgesamt 120 Millionen Euro über ein zinsloses Darlehen vorfinanziert habe, erläutert Rössig. Für Alstom habe nicht nur die Qualität des europaweit gefragten Triebzuges Coradia Continental gesprochen, sondern auch das Werkstatt- und Instandhaltungskonzept. So betreibe Alstom in Braunschweig ein Service- und Wartungszentrum und sei für die Instandhaltung sowie erforderliche Reparaturen an den Fahrzeugen zuständig. Für die enno-Fahrzeuge wurde eigens eine moderne Waschhalle gebaut, die auch von weiteren EVU genutzt werde.

Bahnverbindungen (Nahverkehr) im Großraum Braunschweig



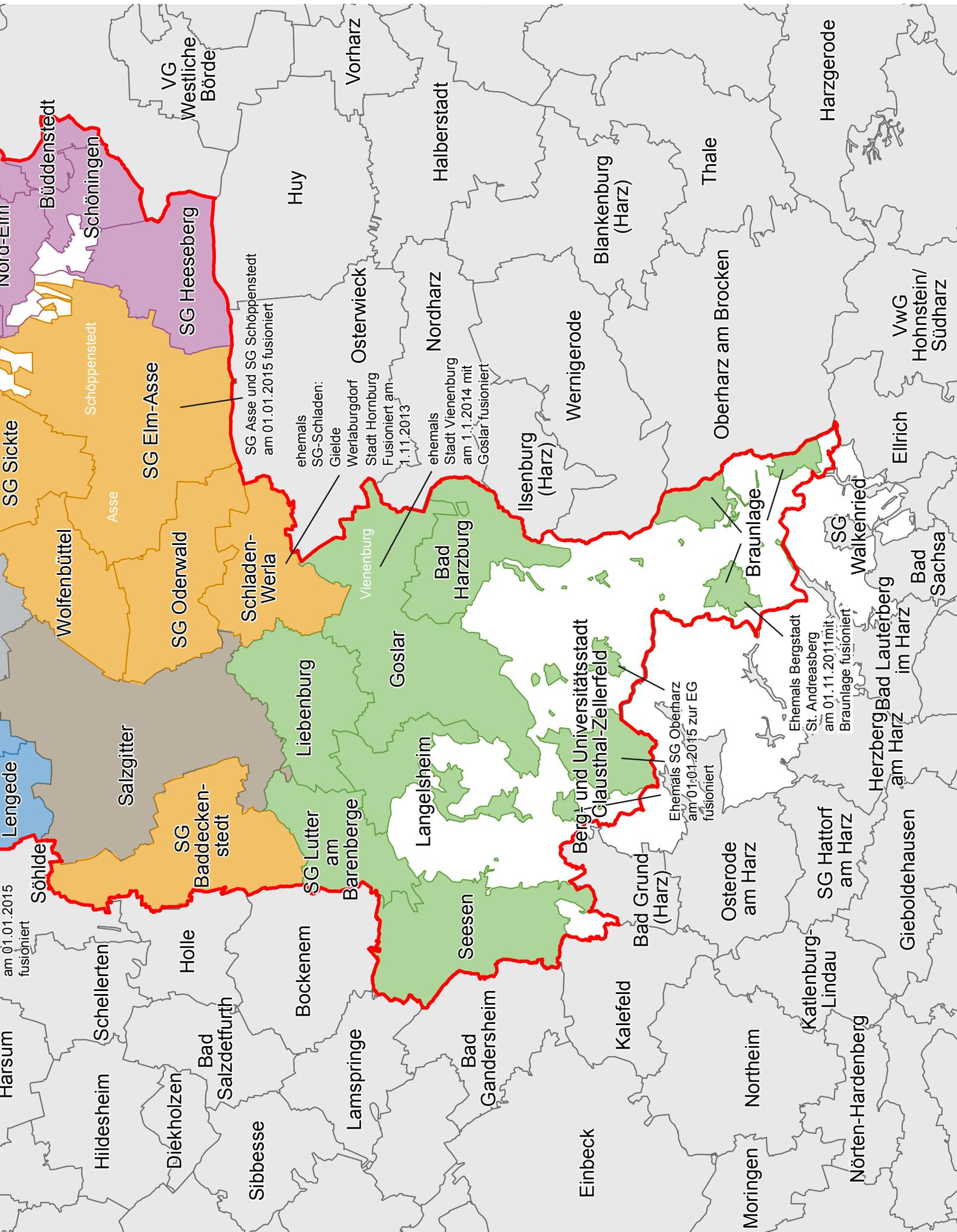
AUSBAU WEDDELER SCHLEIFE

Mit Alstom bestehe sowohl ein Werkliefer- als auch ein Instandhaltungsvertrag“, erläutert Rössig.

Im Regionalbahnkonzept sind auch längerfristige Projekte zum Ausbau des regionalen Schienenverkehrs festgelegt worden. Rössig: „Vor allem sollen einige Strecken ausgebaut werden, um künftig schneller zu fahren und mehr Züge auf die Gleise zu bringen“. Da geht es vor allem um den seit Jahrzehnten diskutierten zweigleisigen Ausbau der Weddeler Schleife auf der Relation Braunschweig-Wolfenbüttel. Die Grundsatzentscheidung zum Ausbau sei endlich gefallen, Rössig rechnet mit Baubeginn in vier bis fünf Jahren. Damit könnten Nahverkehrszüge dann zwischen beiden Städten im Halbstundentakt fahren. Geplant ist auch der Ausbau der Strecke Braunschweig-Uelzen, deren Fahrzeit von derzeit einer Stunde und 50 Minuten durch verschiedene Baumaßnahmen um 20 Minuten verringert werden könnte.

Im Regionalbahnkonzept steht auch der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe. Darüber hinaus sind sechs neue Stationen in Vorbereitung: Braunschweig-West Broitzem, Braunschweig-Nord Bienrode, Braunschweig-Süd Leiferde, Wolfenbüttel-Wendessen, Wolfsburg-West und Isenbüttel.

Darüber hinaus sollen an den wichtigsten Knotenpunkten die Anschlüsse zu anderen Zügen, aber auch zu den anderen Verkehrsträgern verbessert werden, kündigt Rössig an. Dazu gehörten Park+Ride/Bike+Ride-Anlagen, moderne Informationssysteme für die Fahrgäste in den Zügen und auf den Bahnhöfen, ein flexibles Ticketsystem und die Einbindung von Carsharing Projekten.





Regionalverband – „ein zartes Pflänzchen – bitte nicht kaputtreden“

*MdL Björn Försterling, Ministerin Dr. Gabriele Heinen-Kljajić,
Ministerpräsident a.D. Gerhard Glogowski, Oberbürgermeister
a.D. Dr. Gert Hoffmann und zur Regionsentwicklung im Gespräch*



Herr Ministerpräsident, Sie haben keinen Hehl daraus gemacht, dass Ihnen eine verfasste Region eigentlich die liebste Lösung gewesen wäre. Das ist nicht zustande gekommen. Wie zufrieden sind Sie mit dem, was an Stelle dieser verfassten Region zunächst entstanden ist?

„Das war alles sehr vernünftig.“

GERHARD GLOGOWSKI

Glogowski: Das ist ein vernünftiger Fortschritt. Ich habe mir heute Morgen noch mal durchgelesen, was ich im Landtag gesagt habe, als der Zweckverband vor 25 Jahren gegründet wurde. Das war alles sehr vernünftig und ich war ganz erstaunt darüber, dass ich das nach so vielen Jahren noch sagen kann.

Die CDU war damals massiv dagegen, die haben immer die Sorge gehabt, dass der Zweckverband den Landkreisen das Geld wegnimmt. Der jetzt erweiterte Verband sieht vor, dass er sich im Rahmen seiner Kompetenzen Themen sucht und dafür Konzepte entwirft, die er für vernünftig hält. Die Landkreise bleiben weiter frei, müssen sich aber mit diesen Konzepten auseinandersetzen. Das ist durchaus vernünftig.

Am Anfang war ich übrigens gegen die Direktwahl, habe meine Meinung aber inzwischen grundlegend geändert. Heute bin ich ein glühender Anhänger der Direktwahl, denn hier werden Frauen und Männer gewählt, denen die Region am Herzen liegt und die diese Diskussion in der Region führen können.

Nehmen Sie die Mittel, die in Hannover locker gemacht wurden. Das hat funktioniert, weil sich zufällig drei Oberbürgermeister zusammengefunden haben. Wenn der Verband die Kraft hätte, dann würde er dies aus sich heraus initiieren. Ich bin froh über dieses Gesetz.

Hoffmann: Die damalige Ablehnung der CDU gegen die Gründung des ZGB war begründet durch die Politik der Regierung Kubel mit einer staatlich sehr detaillierten Planung, massiv in die gemeindliche Planungshoheit einzugreifen. Das erstreckte sich bis in die Frage, ob und wo die Gemeinden Bauland ausweisen dürfen und in ganz detaillierte Standortentscheidungen. Es ging also nicht nur um

Fördermittel, sondern um eine gewisse Planungshypertrophie in jener Zeit, die viele – auch ich – abgelehnt haben.

Glogowski: Die Gründung eines Zweckverbandes war keine Idee, die wir alleine hatten. In Süddeutschland sind diese Zweckverbände geschaffen worden und wir mussten feststellen, dass in unserem Raum keine Bundesmittel flossen, weil wir keine regionale Planungsinstanz anbieten konnten.

Ich bin froh, dass diese Rundeso fein austariert wurde. Damit sind wir zumindest auf dieser Ebene unbefangen unterwegs. Wir probieren jetzt mal den Sprung in die Ist-Zeit. Ich erkenne hier Parallelen zur heutigen Diskussion um einen ZGB mit deutlich größeren Kompetenzen, als es jetzt im Gesetz steht. Ich frage mal Sie, Frau Ministerin: Spielt das Misstrauen der Kommunalpolitik immer noch eine bedeutende Rolle in der Diskussion?

Heinen-Kljajić: Misstrauen gegen das Land ist hier in der Region sehr oft handlungsleitend. Wir sollten aber so ehrlich sein einzugestehen, dass der ZGB über viele Jahre eine eher schwache Einrichtung war, die häufiger über das in die Schlagzeilen kam, was nicht funktioniert hat.

Ich glaube der ZGB hat jetzt die Chance, zu zeigen, dass sich aus dem Gremium heraus Ideen entwickeln können. Die Reformkosten tendieren übrigens gegen Null und dass dennoch ein so starker Widerstand aus der kommunalen Ebene kommt, beschreibt das, was man immer wieder erfährt, wenn man hier Politik macht. Es ist eine Region, die sich als „gemeinsam sind wir stark“ bis heute nicht entwickelt hat. Ich glaube, dass uns die historische Rückschau an dieser Stelle nicht weiter hilft. Ich finde, es ist ein zartes Pflänzchen, ich würde es ungern kaputtreden lassen wollen.

Sie sprachen vom Widerstand aus der kommunalen Familie. Wo sehen Sie die Chancen des Regionalverbandes, was kann für die nächsten 25 Jahre auf dieser Basis geschehen?

Glogowski: Es ist sinnvoll, Konzepte zu erarbeiten, im Tourismusbereich oder zum Hochwasserschutz. Dann ergibt sich eine Diskussion, die ganz fruchtbar ist, weil der Regionalverband dann in der Lage ist, mit harten Fakten auch Meinungen zu erzwingen. Von daher ist der Verband eine Instanz geworden, der, anders



Gerhard Glogowski (SPD),
Niedersächsischer
Ministerpräsident a. D.

als vorher, in dieser Region eine bedeutende Stimme ist.

Was sind Ihre Gedanken als Abgeordneter Herr Försterling? Ist es ein Teil der Aufwertung, dass die Verbandsversammlung zur nächsten Kommunalwahl ein direktes Mandat haben wird, aber vorwiegend nur im konzeptionellen Bereich diskutieren kann?

Försterling: Also erst einmal fand ich die Diskussion immer abwegig zu sagen, der Regionalverband hat so wenige Aufgaben, da lohnt sich eine direkt gewählte Verbandsversammlung nicht. Für mich ist es eine Frage der Demokratie und der Beteiligung der Bürger und nicht die Frage, welche Aufgaben hat der Regionalverband. Deswegen war es auch ein wichtiges Anliegen von uns zu sagen, der künftige Regionalverband braucht diese direkt gewählten Mitglieder in der Verbandsversammlung. So kommt man näher zum Bürger.

Und wir haben jetzt eine zweite Stärke, die sich entwickeln wird. Wenn man sich anschaut wie künftig die Wahlbereiche bei der Direktwahl der Verbandsversammlung geschnitten sein werden, wird man feststellen, dass das nicht mehr an den bisherigen Grenzen der Landkreise und der kreisfreien Städte halt macht, sondern dass wir Wahlbereiche haben werden, die grenzüberschreitend gebildet werden. Das heißt, der Abgeordnete

repräsentiert nicht mehr seinen Landkreis oder seine Stadt, sondern er repräsentiert ein regionales Teilgebiet. Das ist ein ganz großer Gewinn. Da erwarte ich von den direkt gewählten Verbandsmitgliedern, dass sie regional über den eigenen Kirchturm hinaus denken.

Ich würde Sie, Herr Dr. Hoffmann gern fragen, warum tun wir uns so schwer, gemeinsam für regionale Interessen zu streiten? Warum ist das bisher weder im ZGB noch in anderen Konstellationen möglich gewesen? Mir fällt außer dieser Initiative der drei Oberbürgermeister in der jüngeren Vergangenheit kein Beispiel ein, wo man eine Aktionsgemeinschaft mit diesem landesweiten Effekt gebildet hätte.

Hoffmann: Bei Debatten über wirklich wichtige regionale, gemeinsame Anliegen waren wir auch schon in den letzten zehn Jahren, Herr Maus, fast immer einer Meinung. Ich bin indes nicht in Übereinstimmung mit dem, was bisher zu dem neuen Gesetz gesagt worden ist, denn auch ich hätte dem nicht zugestimmt.

Ich möchte das etwas polemisch formulieren: Ich sehe das Ganze als eine Mogelpackung an und eine Alibiveranstaltung der Landesregierung gegenüber dem Vorwurf, man hätte das wichtige Thema Gebiets- und Verwaltungsreform in der Region nicht angepackt. Ich hatte gleich nach meinem Amtsantritt 2002 einen Vorschlag unterbreitet, wie man den ZGB mit neuen Aufgaben wirklich stärken könnte. Die anderen Kollegen in der Region nahmen dazu nicht einmal Stellung. Nach der Abschaffung der



Dr. Gert Hoffmann (CDU),
ehemaliger Oberbürgermeister
der Stadt Braunschweig.

Bezirksregierung hatte ich für die Stadt Braunschweig – die übrigens ständig der regionale Motor war – noch einmal einen ähnlichen Vorstoß unternommen (Übertragung der Berufsschulen, des Forschungsflughafens, der Kreisstraßen usw.). Alle anderen lehnten diese konkreten Vorschläge diesmal ab.

Und nachdem diese Initiativen zur Stärkung des Verbandes ins Leere gingen, hatte ich den bekannten Regionsvorschlag als Antwort auf die von mir kritisierte Abschaffung der Bezirksregierung unterbreitet. Da war das Echo gespalten und der Widerstand, insbesondere aus den Kreisen, groß. Aber der SPD-Bezirk hatte dann ganz ähnlich wie ich sehr weitgehende Aufgabenverlagerungen als Zwischenlösung bis zur Bildung einer Region vorgeschlagen (auch noch die Genehmigungsfunktion für die Flächennutzungspläne, sowie die Zuständigkeiten für den Emissionsschutz z. B.). Aber auch das verpuffte.

Und dann kam Bogumil mit dem ersten Gutachten, der ebenfalls eine Region

„Die notwendige Stärkung ist auf ein Minimum reduziert worden.“

DR. GERT HOFFMANN

bevorzugte, aber auch im Hinblick auf die Widerstände als Zwischenlösung eine Stärkung des ZGB auf der Basis der genannten Vorschläge ausarbeitete. Auch das war nicht durchsetzbar, genauso wenig wie ein erneuter Vorschlag des SPD-Bezirks von 2013 mit schon geringeren Aufgabenzuwächsen, die deutlich hinter dem zurückblieben, was der Bezirk auf Betreiben von Gerhard Glogowski über Jahre vorgetragen hatte. Und nun ist in dem Gesetz das alles noch einmal abgeschwächt und ausgedünnt worden, jetzt geht es vor allem um „Koordinierung“ und Erarbeitung von „Konzepten“. Unter dem Widerstand der anderen

Hauptverwaltungsbeamten und führenden Kommunalpolitiker ist die eigentlich notwendige und stets geforderte Stärkung des ZGB – wenn schon die Region nicht kommt – schließlich auf ein Minimum reduziert worden. Dafür braucht man kein direkt gewähltes Parlament!

Dazu sollten wir ein Mitglied dieser Landesregierung fragen, der sie gerade vorwerfen, dass sie eine Mogelpackung unter das Wahlvolk wirft, um einen Tätigkeitsnachweis vorzutäuschen. Was sagen sie denn zu diesem ja doch sehr vernichtenden Urteil??

Heinen-Kljajić: Das ist jetzt ausdrücklich meine persönliche Meinung zu dieser Frage. Dass der jetzige Gesetzentwurf zum Regionalverband nicht der finale große Wurf ist, würde ich unterstreichen. Ich hätte mir in der Tat gewünscht, als jemand der ausdrücklich der Idee der verfassten Region etwas abgewinnen kann, dass, wenn man schon diese Zwischenlösung ZGB geht, diesen mit mehr Kompetenzen hätte ausstatten können.



www.alstom.de

INNOVATION AUS NIEDERSACHSEN
Wir gratulieren dem Zweckverband zu 25 Jahren!

ALSTOM
Designing fluidity

Wenn ich mir aber anschau, unter welchen Rahmenbedingungen die Debatte um das ZGB-Gesetz gelaufen ist, muss ich feststellen, dass die Beharrungskräfte aus den Reihen der kommunalen Spitzen vehement waren. Deshalb habe ich mich persönlich auch sehr dafür eingesetzt, dass dieser Verbandsrat als zweite Kammer nicht das wieder einkassieren kann, was vorher die Verbandsversammlung beschlossen hat. Ich glaube, dass man mehr nur erreichen kann, wenn man eine breitere Mehrheit im Land hat.

Hoffmann: Was stets fehlte, war eine wirklich fachlich kompetente Debatte ohne Scheuklappen. Frau Heinen-Kljajić, die SPD-Landtagsfraktion und ich haben beispielsweise immer eine Kommission gefordert, die das einmal untersucht. Aber meines Erachtens muss es dabei um das ganze Land gehen, denn durch den Wegfall der Bezirksregierung in diesem großen Flächenland fehlen Bündelungsinstanzen, und in diese Rolle können die kleineren Kreise mit ihren nicht mehr zukunftsfähigen Strukturen nicht schlüpfen. Die Regierung hat dieses Defizit schon erkannt und deshalb diese Regierungsbeauftragten installiert – allerdings auch nur ein halbherziges Unternehmen.

„Eine Region bündelt alltagspraktische Dinge.“

DR. GABRIELE HEINEN-KLJAJIĆ

Wenn sowohl die Region als auch eine echte Stärkung des ZGB nicht durchsetzbar sind, dann sollte man aus diesen Regierungsbeauftragten wieder kleine Regierungspräsidenten machen: ohne eine große Behörde, ohne riesigen Apparat, aber mit 3, 4 wichtigen Bündelungszuständigkeiten.

Glogowski: Wenn sie sich den Zweckverband ansehen und gucken was sagt denn der Bürger dazu, ist das ja selbst für Fachleute sehr schwer, das zu begreifen. Der Staat, der Bund und das Land haben die Aufgabe staatliche Aufgaben, die zu erledigen sind, so zu organisieren, dass sie für den Bürger am vernünftigsten geschehen. Das ist die eigentliche Aufgabe. Es geht also darum, wie organisiere ich in der Braunschweiger Region die Aufgaben die die Kommunen haben, so dass sie im Sinne der Region am besten gelöst wer-



Gabriele Heinen-Kljajić (Bündnis90/Die Grünen), Niedersächsische Ministerin für Wissenschaft und Kultur.

den können. Dazu brauche ich ein Organisationsgefüge und das muss ich durch ein Gesetz regeln.

Heinen-Kljajić: Glauben Sie nicht, dass das Thema Gegenstand von Wahlen werden würde?

Försterling: Natürlich ist das Gegenstand von Wahlen. Gerade so ein Thema. Wann ist die Kreistagssitzung denn voll? Wenn es zum Beispiel um die Schule geht.

Glogowski: Hier geht es aber nur um die Zuständigkeiten.

Dass diese Themen die Bürger mobilisieren können, kann ich bestätigen ...

Glogowski: Das ist eine ganz andere Geschichte. Aber wenn ich sage, wie soll Berufsschule organisiert werden, wie soll der Bürger darauf eine Antwort geben?

Hoffmann: Zum Beispiel über die Trägerschaft der Berufsschulen könnte man mit den Bürgern diskutieren. Das ist konkret.

Heinen-Kljajić: Nehmen sie mal alleine die Frage, wie werden Schulen organisiert.

Hoffmann: In der Reformdiskussion verstecken sich die Politiker hinter der Bevölkerung und sagen:“ Die Bevölkerung ist dagegen!“ Aber dagegen sind die jeweiligen Amts- und Mandatsinhaber.

Heinen-Kljajić: Die einzigen, die da ernsthaft Druck aufbauen können, sind die Bürgerinnen und Bürger.

Hoffmann: Ja, aber die Regierung ist in der Verantwortung, dass das Land funktional vernünftig, wirtschaftlich und zukunftsfähig regiert und verwaltet wird. Diese Verantwortung kann das Land nicht abgeben in dem es sagt, „Macht Bürgerforren und seht zu, dass ihr euch einigt, und dann werden wir das Gesetz machen.“

Wo sehen sie die emotionale menschliche Klammer für diese Region. Das heißt dieses Wir-Gefühl, das die Menschen möglicherweise entwickeln könnten und dann gleichzeitig damit einverstanden sind, dass man Kompetenzen bündelt?

Heinen-Kljajić: Das, was eine Region bündelt, sollten ganz praktische Dinge des Alltags sein. Der Bürger ist weder an einer historischen Herleitung interessiert, noch daran, wie ein Interessenausgleich zwischen Landräten und Bürgermeistern zu funktionieren hat. Wenn Sie außerhalb Braunschweigs auf dem Land leben und Kinder haben, sind Sie daran interessiert, nicht nur einfach irgendeine Schule für Ihre Kinder zu haben, sondern Sie haben natürlich den Anspruch, eine gute Schule vor Ort zu haben. Und spätestens dann interessieren Sie sich für Schulstandorte und Schülerverkehr. Jedem leuchtet ein, dass man solche Fra-

gen nur zentral gebündelt entscheiden kann. Und ich bin fest davon überzeugt, dass die Menschen auch unserer Region wissen, dass sich eine Region über Zentren definiert. Womit allerdings schon ein Schwachpunkt unserer Region identifiziert wäre. Sie ist polyzentrisch, weshalb eine Regionslösung hier sicher auch schwieriger ist, als in Hannover. Hoffmann: Es gibt diese emotionale Bindung des gesamten Großraumes von Wittlingen bis St. Andreasberg nicht wirklich, das ist die Schwäche unserer Region. Selbst der Landkreis Gifhorn ist in seinem Nord- und seinem Südteil unterschiedlich orientiert. Das unterscheidet uns vom Oldenburger Land, das über Jahrhunderte stets geschlossen zusammen war. Deshalb auch dieser unsinnige „Namensstreit“.

Aber eins hat mir dann doch gefallen am Gesetz, dass nun dieses beendet ist. Der Landtag hat entschieden, dass der nun Regionalverband genannte Großraum (weiter) Braunschweig heißt. Das kann nur mit einer Zweidrittelmehrheit im

Angeregte Diskussionsrunde im Artmax, dem Verwaltungssitz des Regionalverbandes.



„Fahren“ Sie mit uns: ÖPNV mit Mehrwert

„Mehr Klimaschutz: Elektrobusse.“

„Überall zu sehen: Ihre Buswerbung.“

Jetzt beraten lassen:
Frau Nicole Kretschmer
Ströer Media Deutschland GmbH
Telefon: 05 31 / 24 21 9 - 25

„Immer gut informiert: Echtzeitinfos.“

KVG bringt Werbebotschaften auf Touren!

Björn Försterling, Mitglied der FDP-Fraktion im Niedersächsischen Landtag.



künftigen „Großraumparlament“ geändert werden. Und damit bleibt der Name.

Wir können diese Runde nicht schließen, ohne einen dicken Bilanzstrich unter die vergangenen 25 Jahre zu ziehen. Sie sagten, man könne froh sein, dass über den ZGB die Verwendung der Landesmittel für den Personennahverkehr gut zu organisieren war und ist. Was hat der ZGB in den letzten Jahren für die Bürger in diesem Teil Niedersachsens geleistet?

„Ohne ZGB hätte keine Raumordnung stattgefunden.“

BJÖRN FÖRSTERLING

Heinen-Kljajić: Ich glaube, dass er über viele Jahre für die Bürger weniger geleistet hat, als er hätte leisten sollen, wenn es um eine Stärkung des regionalen ÖPNV geht. Das ist nicht gelungen, weil er mit seinen Planungen der Realität immer wieder hinterherhinkte. Die ganzen Gelder sind

nach Hannover gegangen, die Mittel sind an uns vorbei verteilt worden. Die EXPO ist ein Beispiel. Die RegioStadtBahn war ein sehr ambitioniertes Projekt, die regionalen Bahnen sollten durch die Stadt fahren. Realisiert wurde sie nie.

Ich glaube, der ZGB hat der Bevölkerung lange Zeit wenig gebracht; ich will aber auch ausdrücklich sagen, dass sich das komplett geändert hat. Die Erfolge, die Herr Brandes und seine Kollegen in den letzten Jahren erzielt haben, haben etwas damit zu tun, das es eine Landesregierung gibt, die sich der Stärkung der Region Braunschweig angenommen hat. Aber auch der ZGB selbst hat auf der Verwaltungsseite gemerkt, dass man umsteuern muss. Seitdem ist der ZGB deutlich präsenter in der Bevölkerung und er muss nicht mehr groß erklären, warum er für die Menschen Vorteile bringt. Jetzt wird es seine Aufgabe sein, für die eigenen Potenziale zu werben und zu zeigen, dass er noch mehr leisten kann. Herr Ministerpräsident ...

Glogowski: Ich muss sagen, dass ich nach 2000 ziemlich enttäuscht gewesen bin. Zur Expo hatten wir vier Milliarden in die Infrastruktur in Hannover investiert.

Es gab die klare Abmachung, dass auch im Großraum Braunschweig die Anbindung in die Region verbessert werde. Aber davon hat man sich weitestgehend verabschiedet, und da hätte ich mir ein kraftvolleres Handeln – des Zweckverbandes und der Politiker – gewünscht. Das ist aber erst jetzt geschehen, weil es die rechtliche Veränderung im Bund gibt, die es ermöglicht mehr Mittel nach Braunschweig zu geben.

Man muss auch sehen, dass der Zweckverband auch einige Konflikte auszuhandeln hat, ich erinnere mich an die Diskussion um die Windenergie. Früher konnte man davon nicht genug kriegen, heute will es keiner mehr sehen. Das Durchzusetzen ist schwieriger geworden und hier hat der Zweckverband vernünftig gewirkt.

Försterling: Man muss sehen, dass ohne ZGB durch die Zersplitterung keine Raumordnung stattgefunden hätte. Dafür war und ist der ZGB Garant, auch wenn die Bürger immer erst mal den ÖPNV sehen. Auch den Verbundtarif muss man positiv anerkennen; heute ist es wesentlich einfacher mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Region zu fahren. All die Dinge, die nicht geschehen sind, sind darauf zurückzuführen, dass der ZGB nur mit den Mitteln arbeiten konnte, die er von der Landesregierung bekommen hat. Jetzt gab es die große Chance, durch die Erhöhung der Bundesmittel den Braunschweiger Topf aufzufüllen, ohne anderen Regionen etwas wegzunehmen. Da ist es eine interfraktionelle Leistung, zu erkennen, dass wir jetzt zuschlagen mussten, denn so günstig würde die Stunde nie wieder schlagen. Wir müssen dem künftigen Regionalverband jetzt die Möglichkeit geben, eine eigene Stärke zu entwickeln, um die Position gegenüber dem Land nachhaltig zu stärken.

Hoffmann: Der Verband hatte während meiner Amtszeit ja kaum Bedeutung, nachdem in völliger Umkehr der ursprünglichen Entwicklung die Raumordnung gewissermaßen zahlos geworden ist. Bei der anderen Zuständigkeit, dem Verkehr, lief lange nichts, bis Henning Brandes realistisch gesagt hat, das bisherige Konzept rechne sich nicht, und wir müssen alles auf neue, realistische Grundlagen stellen. Das und das viele Geld, was jetzt aus Berlin bewilligt worden ist, hat neuen Schwung gebracht. Nun kann der ZGB wirklich etwas bewirken.

Das Gespräch moderierte Armin Maus, Chefredakteur der Braunschweiger Zeitung.



Wenn es um Netze geht, nehmen wir die Fäden in die Hand.

Alles andere als ein Kinderspiel: Strom- und Gasnetze sind heute keine Einbahnstraßen mehr – sie sind komplexe Netzwerke, die dank innovativer Technik Energieströme aufnehmen, abgeben, umleiten und steuern. Darum gehören sie in die Hände von Profis. Zum Beispiel in die unserer Mitarbeiter. **Mehr dazu unter www.avacon.de**

Avacon AG

Schillerstraße 3 38350 Helmstedt T 0 53 51-123-0

Netze für neue Energie

avacon



Dem Strukturwandel einen Schritt voraus

Der Verband erstellt das Regionale Einzelhandelskonzept für den Großraum

Vieles in der Wirtschaft regelt sich durch Angebot und Nachfrage. Aber nur dann, wenn Angebot und Nachfrage auch aufeinander treffen können – und der Konsument seinen (täglichen) Bedürfnissen nachkommen kann. Zwischen Wittingen im Landkreis Gifhorn, Altenau im Harz, Hohenhameln im Landkreis Peine oder Schöningen im Landkreis Helmstedt leben mehr als 1,1 Millionen Menschen, die jeden Tag Bäcker, Supermärkte oder Bekleidungsgeschäfte aufsuchen. Dass die Einkaufsmöglichkeiten in den Innenstädten und vielen Ortsteilen in der Region vorhanden sind und bleiben, dafür sorgt unter anderem der Verband mit seinem Regionalen Einzelhandelskonzept (REHK).

DAS REGIONALE EINZELHANDELSKONZEPT

Der ZGB, als Träger der Regionalplanung und Untere Landesplanungsbehörde, hat bereits im Jahr 2005 das erste REHK vorgestellt und damit die Grundlagen geschaffen, um Einzelhandelsgroßpro-

jekte nach bestimmten Kriterien zu beurteilen. Im Jahr 2010 folgte eine Fortschreibung des REHK – und ganz aktuell wird das Konzept erneut überarbeitet.

Das Ziel des REHK formuliert Manuela Hahn, Erste Verbandsrätin, kurz und knapp: „Unser Anliegen ist es, die Grund-



Manuela Hahn, Erste Verbandsrätin, hält das REHK für ein strategisch sinnvolles Steuerungsinstrument.

versorgung der Menschen in allen Teilen der Region sicherzustellen.“ Und das in einem Gebiet, das größer ist als die Region Hannover. Simpel ausgedrückt, gibt der ZGB mit dem Konzept vor, wo sich der Einzelhandel ansiedeln darf – und wo eben nicht.

Das REHK soll einen einheitlichen und verbindlichen Rahmen schaffen für alle größeren Einzelhandelsprojekte. „Es geht darum, generelle Spielregeln festzulegen“, sagt Hahn. Dabei orientiert sich das REHK an den raumordnerischen Vorgaben des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen und erhält über das eigene Regionale Raumordnungsprogramm des Verbands Verbindlichkeit für planende Behörden.

WARUM EIN REHK?

Die Gründe sind vielfältig. Unter anderem erschwert der Demographische Wandel in Deutschland zunehmend die ausreichende Nahversorgung in ländlichen Räumen – der Strukturwandel ist allgegenwärtig. Wo früher noch ein Ein-

kaufmarkt für seine Kundschaft geöffnet hatte, herrscht heute Leere, der Tante-Emma-Laden ist längst zur Besonderheit geworden.

Andererseits wollen viele Nahversorger aus den Innenstädten hinaus auf die „Grüne Wiese“, wo das Bauland mit günstigen Preisen lockt. Das Ergebnis: Die Innenstädte bluten aus. „Ein Umverteilungskampf“, sagt Manuela Hahn. Was früher von alleine funktioniert hat – der florierende Handel im Zentrum – muss nun aktiv gesteuert werden.

DAS REHK IN DER PRAXIS

Für das REHK werden die aktuellen Einzelhandelsdaten aus der gesamten Region erfasst. Wo steht welcher Supermarkt? Wie viel Verkaufsfläche hat er? Wie weit entfernt ist der nächste Nahversorger?

Plant eine Gemeinde ein neues Einzelhandelsprojekt, so sind die Verantwortlichen verpflichtet, dies dem Verband mitzuteilen – falls die geplante Verkaufsfläche 800 Quadratmeter überschreitet. Die Mitteilungspflicht besteht nicht nur,

wenn es sich um einen Neubau handelt, sondern auch, wenn ein Markt zum Beispiel nur vergrößert wird. Passen Einzelhandel und/oder Standort nicht, erhebt der Verband Einspruch und hat sogar das Recht, eine raumordnerische Untersagung auszusprechen.

Übrigens: Die Einzelhandelsdaten, die im Rahmen des REHK aufwändig zusammengetragen werden, stellt der Verband den Kommunen kostenfrei zur Verfügung. „Eine tolle Sache“, findet Manuela Hahn. Zu Recht!

Valea Schweiger



Gewerbegebiet Cremlingen: Zunächst einzelne Geschäfte am Ortsrand, inzwischen umschließt es den Ort auf zwei Seiten.

**Verkehrsgesellschaft
Landkreis Gifhorn mbH**



**Mit 150 eigenen und angemieteten Bussen
als Partner des Regionalverbands**

**Grossraum Braunschweig im Landkreis Gifhorn
und den Nachbarregionen für Sie unterwegs.**



Das Ziel ist ehrgeizig – aber machbar

Auf dem Weg zur 100%-Erneuerbare-Energie-Region

Das Ziel ist ehrgeizig, der Weg dahin ist lang und voller Hürden. Das Ziel: Die 100%ige Energiewende in der Region zwischen Harz und Heide. Bis 2050 soll der gesamte Energieverbrauch durch Erneuerbare Energien aus Sonne, Wind, Wasser, Biomasse oder Geothermie gedeckt werden.

Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat in Zusammenarbeit mit Energie-Experten ein Regionales Energie- und Klimaschutzkonzept (kurz REnKCO2) erarbeitet, das die Basis für alle künftigen Aktivitäten sein soll. „Wir halten das Ziel einer 100%-Erneuerbare-Energie-Region bis zum Jahr 2050 für erreichbar“, fasst Projektleiter Patrick Nestler das Konzept zusammen. Dafür müsse aber einerseits massiv Energie gespart und Energien viel effizienter genutzt werden und andererseits die Nutzung Erneuerbarer Energien stark ausgebaut werden. Derzeit betrage deren Anteil am gesamten Energieverbrauch in der Region knapp zehn Prozent, erläutert Siegfried Thom, Fachleiter in der Regionalplanung des Regionalverbandes. Beim Stromverbrauch sind

es bereits 37 Prozent und damit mehr als im Bundesdurchschnitt.

BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

Das Konzept ist zunächst eine Bestandsaufnahme und umfassende Analyse der derzeitigen Energiestrukturen in der Region – aufgliedert nach Sektoren (etwa Verkehr, Haushalte oder produzierendes Gewerbe) und nach den einzelnen Energieträgern. Daraus wurden für die künftige Entwicklung zwei Szenarien erarbeitet. Nestler erläutert: „Sie unterscheiden sich vor allem dadurch, wie viel Energie wir künftig in der Region einsparen können“. Das erste Szenario geht von der sehr ambitionierten Annahme aus, dass bis 2050 rund 60 Prozent des Energieverbrauchs, bezogen auf das Jahr 2010, eingespart werden kann. Trotzdem wird der Stromverbrauch noch steigen, weil – so die Annahme – der gesamte Verkehr auf Elektrofahrzeuge umgestellt wird. „Deshalb müssten bis zum Jahr 2050 zum Beispiel die Erzeugung von Strom auf Wind-Vorrangflächen gegenüber heute vervierfacht, die Photovol-

taikleistung um das 42-fache und die Wärmeerzeugung aus Solarkollektoren um das 25-fache steigen“, erklärt Thom eine mögliche Aufteilung der künftigen Energiebereitstellung.

Beim zweiten Szenario, das „nur“ von Einsparungen um 30 Prozent ausgeht, wäre der Ausbau der Erneuerbaren Energien noch viel drastischer: Die Energieerzeugung im Bereich der Windenergie müsste um das 7,5-fache, die Photovoltaik um das 76-fache und die Solarthermie um das 50-fache erhöht werden.

MASTERPLAN 100% KLIMASCHUTZ

Das Konzept enthält zudem ein thesenartiges Leitbild für die künftige Energieversorgung in der Region sowie eine Reihe von Handlungsfeldern mit allgemein gefassten Zielen und dafür erforderliche mehr als 100 Maßnahmenpakete. „Daraus entwickeln wir einen Masterplan 100% Klimaschutz, der bis zum Herbst fertig sein soll“, berichtet Nestler.

Das Projekt 100% Klimaschutz ist ein bundesweites Pilotprojekt und wird entsprechend vom Bundesumweltminis-

terium gefördert. Es gehe darum, die Vorschläge aus dem regionalen Energiekonzept weiter zu entwickeln und zu differenzieren. Das geschehe in einzelnen Handlungsfeldern wie Elektromobilität oder Energie-Effizienz in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen in der Region, mit Unternehmen, Verbänden, Wirtschaftskammern, Energieversorgern und auch einzelnen Experten.

REGIONALVERBAND ALS PARTNER DER KOMMUNEN

Der Regionalverband verstehe sich in diesem Entwicklungsprozess und später bei der Umsetzung in Projekten als Initiator, Koordinator, Vernetzer und Partner vor allem der Kommunen. Man sei gewissermaßen mit der Erstellung des Masterplans als Dienstleister für die Kommunen aktiv, welche auf Basis des Masterplans ein eigenes gefördertes Klimaschutzmanagement beantragen können, ohne selbst ein integriertes Klimaschutzkonzept erstellen zu müssen.

Der Regionalverband hat selbst einige Projekte angeschoben, die im regionalen Klimaschutzkonzept vorgeschlagen worden sind: etwa ein Solarpotenzialkataster, ein Info-Portal rund ums Fahrrad oder ein Pendlerportal, das Fahrten in der Region vermitteln will.

„Das Solarpotenzialkataster wird inzwischen gut von Hausbesitzern, von Planungsbüros oder von Handwerksbetrieben genutzt“, stellt Nestler fest. Im Kataster sind – bis auf Braunschweig und Wolfsburg, welche eigene Solarkataster

betreiben – alle rund 571.000 Dächer von Wohn- und Nebengebäuden in der Region mit ihrem solaren Strom- und Wärmepotenzial aufgelistet. Interessenten können für ihr Dach online Photovoltaik- oder Solarthermie-Anlagen konstruieren und sich gleich die ungefähren Kosten ausrechnen lassen.

REGIONALE ENERGIEAGENTUR

Aktiv ist auch die Regionale Energie-Agentur, die vom Regionalverband und von der Allianz für die Region initiiert worden ist. Ihre Mitarbeiter wollen Unternehmen, Kommunen und Bürger über neue Energietechnologien und die vielfältigen Möglichkeiten des Energiesparens informieren. „Wir beraten nicht selbst, sondern unterstützen Kommunen oder Unternehmen bei Projekten und Aktionen“, erläutert Nestler, der Geschäftsführer der Agentur ist. In Salzgitter habe man beispielsweise den Aufbau einer kommunalen Energieberatung oder die Umsetzung einer Kampagne „Clever heizen“ unterstützt.

WICHTIGES THEMA: WINDENERGIE

Eine gesetzliche Aufgabe des Regionalverbandes ist die Regionalentwicklung. Dazu gehöre auch die Ausweisung von Vorrangflächen für Windenergie, erläutert Thom. Derzeit ist eine Änderung des regionalen Raumordnungsprogramms bezüglich der Weiterentwicklung der Windenergienutzung in Arbeit.

Nach einer Vorgabe des Landes sollen bis zum Jahr 2050 zwei Prozent

der gesamten Fläche für die Nutzung von Windenergie ausgewiesen werden. Thom: „Derzeit sind es im Großraum 0,6 Prozent. Mit der aktuellen Änderung des Raumordnungsprogramms sollen es in den nächsten zehn Jahren 1,2 Prozent werden“. Das Ziel also, ist eine Verdoppelung der Fläche und eine Verdreifachung der Windkraftleistung – auch durch Ersatz bestehender Anlagen durch leistungsfähigere Einheiten (sogenanntes Repowering).

Derzeit sind 15 neue Vorranggebiete für die Windenergienutzung geplant, bestehende sollen teilweise erweitert werden. Das Verfahren ist aufwendig. „In zwei Beteiligungsverfahren wurden insgesamt 3.800 Stellungnahmen mit 20.000 einzelnen Einwänden von Trägern öffentlicher Belange und von Privatpersonen zu unseren Vorschlägen abgegeben“, fasst Thom zusammen. Da ging es zum Beispiel um Bedenken zum Artenschutz oder auch um luftfahrtrechtliche Belange.

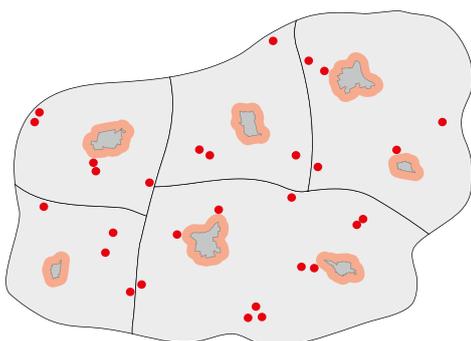
Nach Abwägung aller Stellungnahmen wird in der zweiten Jahreshälfte ein Erörterungstermin durchgeführt. Danach muss die Verbandsversammlung die Änderung des Raumordnungsprogramms beschließen und das Amt für regionale Landesentwicklung die Genehmigung erteilen. Anschließend könnte das neue Raumordnungsprogramm in Kraft treten.

Es dürfte bis zum Jahr 2050 nicht die letzte Änderung in Sachen Windkraft sein, wenn das Zwei-Prozent-Ziel erreicht werden soll.

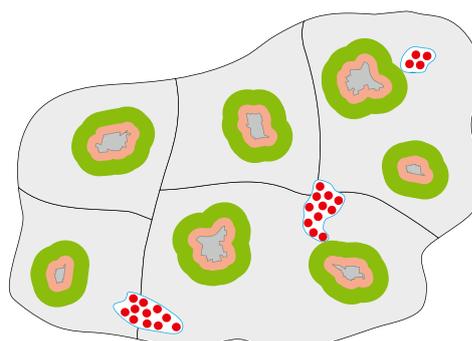
Klaus Sievers

Windenergieplanung für die Region

OHNE REGIONAL- ODER KOMMUNALPLANUNG



MIT REGIONALPLANUNG



-  Planungsraum mit Gemeindegrenzen
-  Windenergieanlage
-  Vorranggebiet für Windenergienutzung
-  Schutzabstand nach BImSchG*
-  zusätzlicher Schutzabstand nach Windenergiekonzept ZGB
-  Siedlungsfläche

* Bundes-Immissionsschutzgesetz

Forschung & Industrie

Hätten Sie gewusst ...

... dass hier die Zeit „gemacht“ wird? An der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) in Braunschweig stehen die Atomuhren, die unsere Zeit vorgeben.



... dass Braunschweig das Zentrum der forschungsintensivsten Region Deutschlands ist, in der 7,32 Prozent des Bruttoinlandprodukts für Forschung und Entwicklung ausgegeben werden. Hier arbeiten und forschen mehr als 15.000 Menschen in rund 250 Firmen des Hochtechnologie-Sektors und 27 Forschungseinrichtungen.

... dass mehr als 50.000 Männer und Frauen an den drei regionalen Standorten des Weltkonzerns Volkswagen beschäftigt sind?

Der Global Player ist der Wirtschaftsmotor der gesamten Region. Für das Jahr 2016 wies VW einen Umsatz von rund 105 Mrd. Euro aus. 700 Pendler kommen täglich allein aus der Bundeshauptstadt ins Volkswagen-Werk. Alle mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

... dass der Flughafen Braunschweig-Wolfsburg der zweitgrößte Forschungsflughafen Europas ist?

Er stellt einen High-Tech-Standort mit mehr als 50 Partnern, Unternehmen und Verwaltungen im Bereich Verkehrstechnik dar. Mehr als 2.700 Menschen arbeiten hier.

... dass rund 7 Mio. t. Rohstahl im Jahr hier verarbeitet werden?

Der Salzgitter-Konzern zählt mit eben dieser Menge, mehr als 25.000 Mitarbeitern sowie 9 Mrd. € Umsatz (2014) zu den führenden Stahltechnologie- und Anlagenbau-Konzernen Europas.

... dass an der TU Braunschweig das kleinste selbstfliegende Flugzeug und das erste selbstfahrende Auto entwickelt wurde?

Es lohnt sich, die Region kennen zu lernen.

Infos zum Thema Industrie: z.B. auf den Seiten der IHK Braunschweig/IHK Lüneburg.

Infos zum Thema Forschung: z.B. auf der Seite der Stadt BS/ Wissenschaftsportal/ Forschungsstandort

... dass den Städten Braunschweig und Wolfsburg im Prognos Zukunftsatlas „sehr hohe Zukunftschancen“ attestiert werden. Dabei rangiert die VW-Stadt sogar vor der Löwenstadt.

... dass hier an weltweiten Infektionskrankheiten und Impfstoffen geforscht wird?

Beim Helmholtz-Zentrum für Infektionsforschung findet die Crème de la Crème internationaler Wissenschaftler gemeinsam neue Wirkstoffe und Heilmittel.



Unsere wichtigsten Verbündeten

Die acht Hauptverwaltungsbeamten der Verbandsglieder

Die Hauptverwaltungsbeamten und –beamtinnen, die Oberbürgermeister der drei Oberzentren, sowie die Landrätin und Landräte der Verbandsglieder bilden den neuen Verbandsrat. Er hat beratende Funktion und

kann fordern, dass sich die Verbandsversammlung oder der Verbandsausschuss mit einer bestimmten Angelegenheit befasst. In bestimmten Angelegenheiten darf der Verbandsrat Empfehlungen zu Entscheidungen an die Verbandsver-

sammlung abgeben, von denen die Verbandsversammlung nur mit einem Mehrheitsbeschluss abweichen darf. Alle acht sind wichtige Verbündete für den Verband, denn nur mit ihrer Unterstützung können Projekte vorangetrieben werden.



**Oberbürgermeister Braunschweig,
Ulrich Markurth**

Um welche Themen wollen Sie sich gemeinsam mit dem Regionalverband vorrangig kümmern?

Ich möchte die Zusammenarbeit zwischen den Verbandsgliedern und dem Regionalverband deutlich stärken. Wir müssen das Kirchturmdenken noch mehr überwinden. Die Stärken der einzelnen Verbandsglieder sollen dafür mehr in den Blick rücken, denn die Verbindung der unterschiedlichen Potenziale der Landkreise und Städte macht die Kraft unserer Region aus.

Gemeinsame Projekte strahlen auf den gesamten Regionalverband aus. Wenn wir den Tourismus stärken, das Angebot von Bahn und Bus attraktiver machen, unsere weiteren Ziele und Strategien gemeinsam entwickeln, um aus guten Ideen gute Arbeit zu machen, dann profitieren alle von einer höheren Lebensqualität.

An welchem Ort im Großraum Braunschweig sind Sie am liebsten?

Auf dem Rathausturm der Stadt Braunschweig. Von dort aus kann ich über die Türme der Stadt hinaus in alle Richtungen unserer schönen Region blicken.



**Oberbürgermeister Salzgitter,
Frank Klingebiel**

Um welche Themen wollen Sie sich gemeinsam mit dem Regionalverband vorrangig kümmern?

Wir drei Oberbürgermeister Ulrich Markurth, Klaus Mohrs und ich haben gemeinsam mit den MdL's der Region und dem einstigen ZGB, jetzt Regionalverband, erfolgreich bei Bund und Land um die nachhaltige Erhöhung der Regionalisierungsmittel für unsere Region gestritten. Jetzt gilt es eine tragfähige und zielorientierte Verteilung dieser Mittel zur schnellstmöglichen Verbesserung des hiesigen unterversorgten ÖPNV zu realisieren.

An welchem Ort im Großraum Braunschweig sind Sie am liebsten?

Als Aktiver bin ich am liebsten auf den Fußballplätzen der Stadt Salzgitter und als Fan im Eintracht-Stadion.



**Oberbürgermeister Wolfsburg,
Klaus Mohrs**

Um welche Themen wollen Sie sich gemeinsam mit dem Regionalverband vorrangig kümmern?

Wolfsburg ist eine Pendlerhochburg. Täglich pendeln fast 80.000 Menschen in die Stadt ein. Um dieses Aufkommen bewältigen zu können, brauchen wir neue Mobilitätslösungen in der Region – gute Radwege, attraktive ÖPNV-Verbindungen genauso wie ein leistungsfähiges Straßennetz. Dabei ist die Zusammenarbeit der Kommunen unverzichtbar. Bahnlinien, Landes- und Bundesstraßen sowie Autobahnen können wir nicht alleine umsetzen, sondern müssen Land und Bund überzeugen. In der Interessenvertretung sind wir als Region viel stärker als jeder für sich.

Auch bei der Standortwerbung für Wirtschaft und Tourismus erreichen wir gemeinsam eine höhere Aufmerksamkeit.

An welchem Ort im Großraum Braunschweig sind Sie am liebsten?

Ich bin gerne mit dem Fahrrad in der Natur unterwegs. Da hat Wolfsburg viel zu bieten, aber auch eine Radtour in die Region lohnt sich. Außerdem trifft man mich häufig bei Spielen, der Grizzlys sowie der VfL-Frauen und -Herren. Beim Sport darf jeder für seine Stadt feiern.



Landrat Gifhorn, Andreas Ebel

Um welche Themen wollen Sie sich gemeinsam mit dem Regionalverband vorrangig kümmern?

Im Landkreis Gifhorn mit seiner ländlichen Struktur ist Mobilität ein wichtiger Baustein für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger. Die Aufgabe der integrierten regionalen Verkehrsentwicklungsplanung wird angesichts der aktuellen Entwicklungen auf dem Mobilitätssektor an Bedeutung zunehmen.

Auch in der Zukunft wird dieses Anliegen die weitere inhaltliche Zusammenarbeit zwischen Landkreis Gifhorn und Regionalverband prägen.

Darüber hinaus ist das Thema Energiewende von ganz zentraler Bedeutung.

Durch die regionale Aufnahme in das Förderprogramm „Masterplan 100% Klimaschutz“ müssen u.a. die Flächen für die Windenergie um ein Vielfaches gegenüber dem heutigen Stand ausgebaut werden.

Wie groß indes die Komplexität allein bei diesem Thema ist zeigt das laufende Verfahren zur 1. Änderung des RROP 2008 zum Ausbau der Windenergie, welches bereits seit 2012 läuft und im Ergebnis noch offen ist, sehr deutlich.

Hier sollte es künftig zu einer Identifizierung und Hebung von Optimierungspotenzialen in enger Abstimmung zwischen der Verbandsverwaltung und den Verbandsmitgliedern kommen.

An welchem Ort im Großraum Braunschweig sind Sie am liebsten?

Zu meinen Lieblingsorten im Großraum Braunschweig zählt mein Heimatort Steinhorst, in der Samtgemeinde Hankensbüttel. Für diesen Ort haben meine Familie und ich uns ganz bewusst entschieden, da das Zusammenleben und die Dorfgemeinschaft uns dort sehr viel Freude bereitet.



Landrat Helmstedt, Gerhard Radeck

Um welche Themen wollen Sie sich gemeinsam mit dem Regionalverband vorrangig kümmern?

„Vorrangige Themen für mich sind die Schaffung einer schienengebundenen Direktverbindung in das Oberzentrum Wolfsburg sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Landkreis Helmstedt in den ländlich strukturierten Bereichen.“

Eine grundlegende Strukturverbesserung für den Landkreis Helmstedt als Wohn- und Industriestandort kann nur erreicht werden, wenn die Erreichbarkeit und Vernetzung der Arbeits- und Produktionsstandorte in den Oberzentren Braunschweig und Wolfsburg durch eine attraktive nachhaltige Verbindung gewährleistet werden kann. Voraussetzung dafür ist die zeitnahe Realisierung des zweiten Gleises der Weddeler Schleife. Parallel dazu müssen die abseits der teilweise sehr gut ausgebauten Regionalbusverbindungen gelegenen Dörfer dringend einen adäquaten Anschluss an die Oberzentren erhalten.

An welchem Ort im Großraum Braunschweig sind Sie am liebsten?

Ich bin gern auf dem Heeseberg mit dem Blick in die weite Landschaft bis hin zum Harz.“



Landrätin Wolfenbüttel, Christiana Steinbrügge

Um welche Themen wollen Sie sich gemeinsam mit dem Regionalverband vorrangig kümmern?

Die Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur und damit der Mobilität – das ist ganz klar der Schwerpunkt, den ich in meiner Funktion als Vorsitzende des neuen Verbandsrates des Regionalverbandes Großraum Braunschweig vorantreiben möchte. Ein gut ausgebauter öffentlicher Nah- und Regionalverkehr ist für mich die Voraussetzung, den ländlichen Raum attraktiv zu halten. Mit den neuen RegioBus-Linien hat der Regionalverband die Attraktivität des ÖPNV bereits gestärkt. Jetzt fördern wir als Verband Infrastruktur-Projekte der Kommunen im Bereich ÖPNV – vom Park & Ride-Parkplatz über die Erneuerung von Haltestellen bis hin zur Verbesserung von Fahrgastinformationen.

An welchem Ort im Großraum Braunschweig sind Sie am liebsten?

Im Sommer besuche ich gerne das CaféGut in Lucklum bei Erkerode und genieße einen Kaffee unter den großen Kastanien im Gutsgarten. Mit der neuen RegioBus-Linie 740 und der Taktverbesserung auf der Linie 730 ist Lucklum gut von Wolfenbüttel aus zu erreichen – und umgekehrt.



Landrat Goslar, Thomas Brych

Um welche Themen wollen Sie sich gemeinsam mit dem Regionalverband vorrangig kümmern?

Unsere gemeinsamen Themen sind so vielfältig, dass ich nur sehr ungern ein Ranking vornehmen möchte. Ich sehe insbesondere die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Themenkomplexe „Mobilität“ und „Regionalmarketing“ ein Stück im Vordergrund. Im Bereich Tourismus ist der Landkreis Goslar mit dem HTV bereits sehr gut aufgestellt.

An welchem Ort im Großraum Braunschweig sind Sie am liebsten?

Ich bin ein großer Fan unseres Landkreises. Es gibt aber im gesamten Verbandsgebiet sehr viele reizvolle Orte, Sehenswürdigkeiten und Attraktionen, die ich seit Jahren regelmäßig erkunde. Gerade die Vielfalt zeichnet unsere Region aus und macht sie zu einem attraktiven Lebens- und Arbeitsraum.



Landrat Peine, Franz Einhaus

Um welche Themen wollen Sie sich gemeinsam mit dem Regionalverband vorrangig kümmern?

„Der Regionalverband steht vor der großen Herausforderung, eine effiziente Kooperationsplattform für die Landkreise und kreisfreien Städte zur Unterstützung unserer regionalen Infrastruktur zu entwickeln.

Einen besonderen Stellenwert sehe ich darin, mittel- bis langfristig im Großraum Braunschweig-Hannover ein übergreifendes ÖPNV-Angebot aufzubauen, das im nationalen und europäischen Vergleich wettbewerbsfähig und wegweisend ist.

Um die staatstragende kommunale Selbstverwaltung nicht zu schwächen und die regionale Solidarität zu fördern, bedarf es bei der Entwicklung der regionalen Strukturen einer angemessenen Beteiligung der Mitgliedskommunen. In diesem Sinne hoffe ich auf eine gute regionale Zusammenarbeit im Dienste der Einwohnerinnen und Einwohner.“

IM HERZEN VON DEUTSCHLAND

Im Herzen von Deutschland gelegen umfasst das Gebiet des Regionalverbandes die kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel. Die Landkreise untergliedern sich in 25 Einheits- und 16 Samtgemeinden, die Samtgemeinden wiederum in 89 Mitgliedsgemeinden

Die Verbandsdirektoren:
1992 – 2010: Dr. Martin Kleemeyer
Seit 2010: Hennig Brandes

Erste Verbandsräte/in:
1992 – 2010: Ulrich Kegel
2010 – 2014: Jens Palandt
Seit 2014: Manuela Hahn



Die Sitzverteilung lautet wie folgt: SPD: 23, CDU:20, Bündnis 90/Die Grünen: 6, AfD: 5, FDP: 2, Linke: 2 und PUG (Parteilosophisch Unabhängige Gemeinschaft Wolfsburg e.V.): 1

Die Verbandsversammlung hat 59 ehrenamtlich tätige Mitglieder aus allen Teilen des Verbandsgebietes. Verbandsvorsitzender ist Detlef Tanke (SPD), sein erster Vertreter Michael Kramer (CDU) und seine zweite Vertreterin Elke Kentner (B90/Die Grünen).

Nächster Halt: *Freizeit*



Jetzt Freizeitziele neu entdecken.

bahn.de/niedersachsen



Regio Nord

Regionale Politik gemeinsam

Die sechs Fraktionsvorsitzenden der Verbandsversammlung



**Fraktionsvorsitzender der Verbandsversammlung:
Marcus Bosse, SPD**

Welches ist für Sie die wichtigste Aufgabe des Regionalverbandes für die nächste Zeit?

Der Zusammenhalt und die Stärkung der Region betrachte ich als die wichtigste Aufgabe des Regionalverbandes, gefolgt vom Ausbau des ÖPNV, der Bündelung von Aufgaben, die vom Regionalverband abgestimmt übernommen werden.

Wo sehen Sie den Regionalverband in 25 Jahren?

Ich gehe davon aus, dass Kommunalstrukturen bundes- und landesweit andere sein werden, als heute. Der Regionalverband wird hier sicherlich eine Vorreiterrolle übernehmen.

Wie wollen Sie sich in die Arbeit des Verbandes einbringen?

Für mich ist klar, dass die Region im Fokus steht. Das betrifft die Oberzentren und die einzelnen Landkreise. Ich werbe für einen starken Regionalverband und suche Gespräche mit regionalen Akteuren. Wichtig ist mir, dass sich alle Gebietskörperschaften im Regionalverband wiederfinden.

Was ist Ihr privater Ausgleich zu Ihrer politischen Tätigkeit?

Ich habe das große Glück, mein Hobby zum Beruf machen zu dürfen. Privat verbringe ich sehr viel Zeit mit meiner Familie und guten Freunden. Zudem jogge ich, wenn es die Zeit zulässt.



**Fraktionsvorsitzender der Verbandsversammlung:
Reinhard Manlik, CDU**

Welches ist für Sie die wichtigste Aufgabe des Regionalverbandes für die nächste Zeit?

Die Bearbeitung der Aufgaben wie Raumordnung und Nahverkehrsplanung sind komplexe Themen, die nicht „tagesaktuell“ sind. Ein Grund, warum der ZGB in der Öffentlichkeit bisher wenig beachtet wurde. Die neue Bezeichnung „Regionalverband Braunschweig“ ist für mich Verpflichtung, den Regionalgedanken breit in die Öffentlichkeit zu tragen, um die Region nachhaltig zu stärken.

Wo sehen Sie den Regionalverband in 25 Jahren?

Durch den Wegfall der Bezirksregierung wurde unsere Region geschwächt. Ich glaube, die Bürger im Braunschweiger Land haben die Vorteile einer starken Region erkannt. Ein Regionalverband ist der Anfang, um auf „Augenhöhe“ mit vergleichbaren Regionen zu kommen. 25 Jahre sind schnell vorbei, darum ist es wichtig unablässig an der Stärkung unserer Region zu arbeiten.

Wie wollen Sie sich in die Arbeit des Verbandes einbringen?

Als Fraktionsvorsitzender ist es meine Aufgabe die Sichtweisen und Probleme der Gebietskörperschaften zu kennen und gemeinsam tragfähige Lösungen (auch fraktionsübergreifend) zu finden.

Was ist Ihr privater Ausgleich zu Ihrer politischen Tätigkeit?

Bei gutem Wetter mit meiner Frau und Freunden Fahrten in der Region, mal mit Pedelec oder im Oldtimer. Außerdem mein Motorsportclub und die Fotografie.



**Fraktionsvorsitzender der Verbandsversammlung:
Holger Herlitschke,
Bündnis 90/Die Grünen**

Welches ist für Sie die wichtigste Aufgabe des Regionalverbandes für die nächste Zeit?

Das neue Gesetz liefert für den Regionalverband Großraum Braunschweig nun die Grundlage für ein echtes „WIR-Gefühl“. Dazu ist es nötig, dass sichtbar wird, wo die Menschen direkt vom Regionalverband profitieren. Im Verkehrsreich ist das aktuell schon zu sehen. Auch die neue Aufgabe zum Hochwasserschutz wird fühlbar mehr Sicherheit bringen.

Wo sehen Sie den Regionalverband in 25 Jahren?

Die Politik muss begreifen, dass das Kirchturmdenken zu Ende ist und dass wir nur gemeinsam stark sind. Kleinliches „Geschachere“ um die Mittelverteilung sollte der Vergangenheit angehören und stattdessen eher die Gesamtregion in den Blick rücken.

Wie wollen Sie sich in die Arbeit des Verbandes einbringen?

Ich hoffe in spätestens 25 Jahren eine verfasste Region vor mir zu haben, die für alle selbstverständlich ist.

Was ist Ihr privater Ausgleich zu Ihrer politischen Tätigkeit?

Als Ausgleich für meine berufliche wie politische Tätigkeit reise ich oft und gerne. Insbesondere in das wunderschöne Schottland.

gestalten



**Fraktionsvorsitzender der
Verbandsversammlung:
Gunnar Scherf, AfD**

Welches ist für Sie die wichtigste Aufgabe des Regionalverbandes für die nächste Zeit?

Die wichtigste Aufgabe im Regionalverband ist die weitere Verbesserung der Infrastruktur der Region unter Berücksichtigung des demographischen Wandels und die Minimierung der negativen Folgen des „Programms zum Ausbau der Windenergie“ für die Bürger der Region. Ohne mehrheitliche Zustimmung der Bürger sollten keine weiteren Vorrangflächen für Windenergie ausgewiesen werden.

Wo sehen Sie den Regionalverband in 25 Jahren?

Den Regionalverband sehe ich in der Zukunft als eine schlanke, innovative Organisation, die vor allem die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen bei regionalen Vorhaben verbessert und unterstützt.

Wie wollen Sie sich in die Arbeit des Verbandes einbringen?

Ich möchte durch vernünftige, sachliche und ideologiefreie Inhalte zur Entwicklung unserer Region beitragen. Mein persönliches Interesse liegt in Projekten im Bereich der Digitalisierung, wie z.B. dem Echtzeitprojekt und dem WLAN Ausbau im ÖPNV.

Was ist Ihr privater Ausgleich zu Ihrer politischen Tätigkeit?

Ausgleich zur Tätigkeit in der Kommunalpolitik ist für mich Zeit mit meiner Familie und meinen knapp 2 Jahre alten Zwillingen zu verbringen.



**Fraktionsvorsitzender der
Verbandsversammlung:
Ingo Schramm, FDP**

Welches ist für Sie die wichtigste Aufgabe des Regionalverbandes für die nächste Zeit?

Das Zusammenwachsen der Region ist die wichtigste Aufgabe des Regionalverbandes. Die Vorbehalte aus den Verbandsgliedern müssen weiter reduziert werden. Dies wird sicher durch die neue Kammer der Hauptverwaltungsbeamten gelingen. Wichtig ist auch die vertrauensvolle Zusammenarbeit auf Augenhöhe mit den regionalen Akteuren, wie der Allianz für die Region und dem Amt für regionale Landesentwicklung weiterzuentwickeln.

Wo sehen Sie den Regionalverband in 25 Jahren?

Der Regionalverband wird viel bürgernäher sein als heute, dazu trägt auf jeden Fall die Direktwahl der Verbandsversammlung bei. Die Verbandsglieder werden die Qualität des Verbandes besser erkennen und freiwillig Aufgaben abgeben, die besser beim Verband gelöst werden.

Wie wollen Sie sich in die Arbeit des Verbandes einbringen?

Ich werde nach wie vor meine Stimme engagiert erheben und mich in regionale Diskussionen einmischen. Wer mich kennt, der weiß, dass ich das sehr ernst meine.

Was ist Ihr privater Ausgleich zu Ihrer politischen Tätigkeit?

Fahrradfahren, Yoga und Quiz



**Fraktionsvorsitzender der
Verbandsversammlung:
Hansi Volkmann, Die Linke**

Welches ist für Sie die wichtigste Aufgabe des Regionalverbandes für die nächste Zeit?

Für die nächste Zeit wird entscheidend sein, wie die Menschen in der Region die Arbeit des Regionalverbandes wahrnehmen werden. Wird die Entwicklung der Region zur 100% erneuerbare Energie-Region transparent bleiben. Werden die vielen neuen Bahn- und Buslinien dazu führen, dass auf Bus und Bahn umgestiegen wird. Wird es möglich sein, auch die neuen Aufgaben des Verbandes, mit noch mehr BürgerInnenbeteiligung zu gestalten.

Wo sehen Sie den Regionalverband in 25 Jahren?

In 25 Jahren werden in Niedersachsen 7 Regionalverbände nach dem Muster der Region Hannover existieren. Der Regionalverband Braunschweig wird einer davon sein.

Wie wollen Sie sich in die Arbeit des Verbandes einbringen?

Als Abgeordneter und Fraktionsvorsitzender für DIE LINKE werde ich darauf achten, dass die Politik des Regionalverbandes für die Menschen und nicht gegen sie gestaltet wird. Die Frage der sozialen Gerechtigkeit steht in meinem Handeln dabei immer an 1. Stelle.

Was ist Ihr privater Ausgleich zu Ihrer politischen Tätigkeit?

Als Ausgleich lese ich viel und besuche Kunstausstellungen. In diesem Jahr die Documenta in Kassel und, wie alle 2 Jahre, die Biennale in Venedig.

Forschungsflughafen Braunschweig-Wolfsburg

Im Herbst 2004 stellte die Flughafengesellschaft Braunschweig den Antrag auf Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Braunschweig. Hierzu hat der Regionalverband ein Raumordnungsverfahren eingeleitet und verschiedene Varianten geprüft. In die Prüfung flossen verkehrliche und wirtschaftsstrukturelle, soziale, gesundheitliche und naturschutzfachliche Aspekte ein. Vielfach widerstreitende bzw. miteinander unverträgliche Erfordernisse und Positionen wurden mit- und gegeneinander abgewogen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden 442 Privateinwendungen mit circa 1.550 Einzelargumenten vorgebracht. Trotz dieser Komplexität wurde das auf sechs Monate angelegte Verfahren mit nur geringer Zeitverzögerung abgeschlossen. Heute ist die Start/Landebahn verlängert; der Flughafen sowie sein Umfeld mit den Luftfahrt-Clustern und weiteren affinen Nutzungen entwickeln sich dynamisch fort.



Logistikzentrum Harvesse

Nach nur 15 Monaten Bauzeit wurde im Mai 2015 das Logistikzentrum in Harvesse eröffnet. Der rund 50.000 Quadratmeter große Bau bündelt die bislang 13 dezentralen Lagerflächen des Braunschweiger Volkswagen Werks. Das Logistikzentrum verfügt über zwei Anlieferungshallen, die den Lärm bei der An- und Ablieferung reduzieren, da die Ladetätigkeiten innerhalb des Gebäudes erfolgen. Neben einer direkten Autobahnanbindung verfügt das Logistikzentrum auch über einen Eisenbahnanschluss. Damit kann der Gütertransport per Bahn weiter erhöht und der Lkw Verkehr reduziert werden.

Rohstoff-Abbau im Harz

Seit weit mehr als 1.000 Jahren gründet sich Wohlstand von Städten und Gemeinden rund um Deutschlands nördlichem Mittelgebirge, dem Harz, auf die Gewinnung und Verarbeitung von Bodenschätzen. Neben dem Abbau von Kalkstein wird die Montanwirtschaft heute durch den Abbau von Festgesteinen, so Diabasen, Gabbros und Grauwacken geprägt, die als hochwertige Zuschlagstoffe wie Schotter, Splitte und Edelsplitte in zahlreichen Einsatzgebieten des Verkehrswegebbaus inklusive der Asphaltproduktion ihre Verwendung finden.

Selbst wenn der Gewinnung derartiger Rohstoffe stets einen Eingriff darstellt, zeugen gelungene Beispiele davon, dass diese Eingriffe im Sinne vieler Schutzgüter ausgleichbar sind, mitunter sogar für den Menschen und den Arten- und Biotopschutz gleichermaßen einen Mehrwert darstellen.



PLANEN

ENTWICKELN

VERBINDEN

A photograph of two young children, a boy and a girl, looking out of a window. They are leaning their heads on the windowsill and looking towards the right. The background is a blurred outdoor scene with greenery and a building.

Gemeinsam Lebensqualität gestalten.

25 Jahre Großraum Braunschweig

Wir planen seit einem Vierteljahrhundert den Nahverkehr und die Raumordnung.

Wir entwickeln Konzepte für Mobilität, Siedlungsentwicklung, Freiräume, Einzelhandel, Erholung, Energie, Klimaschutz und vieles mehr.

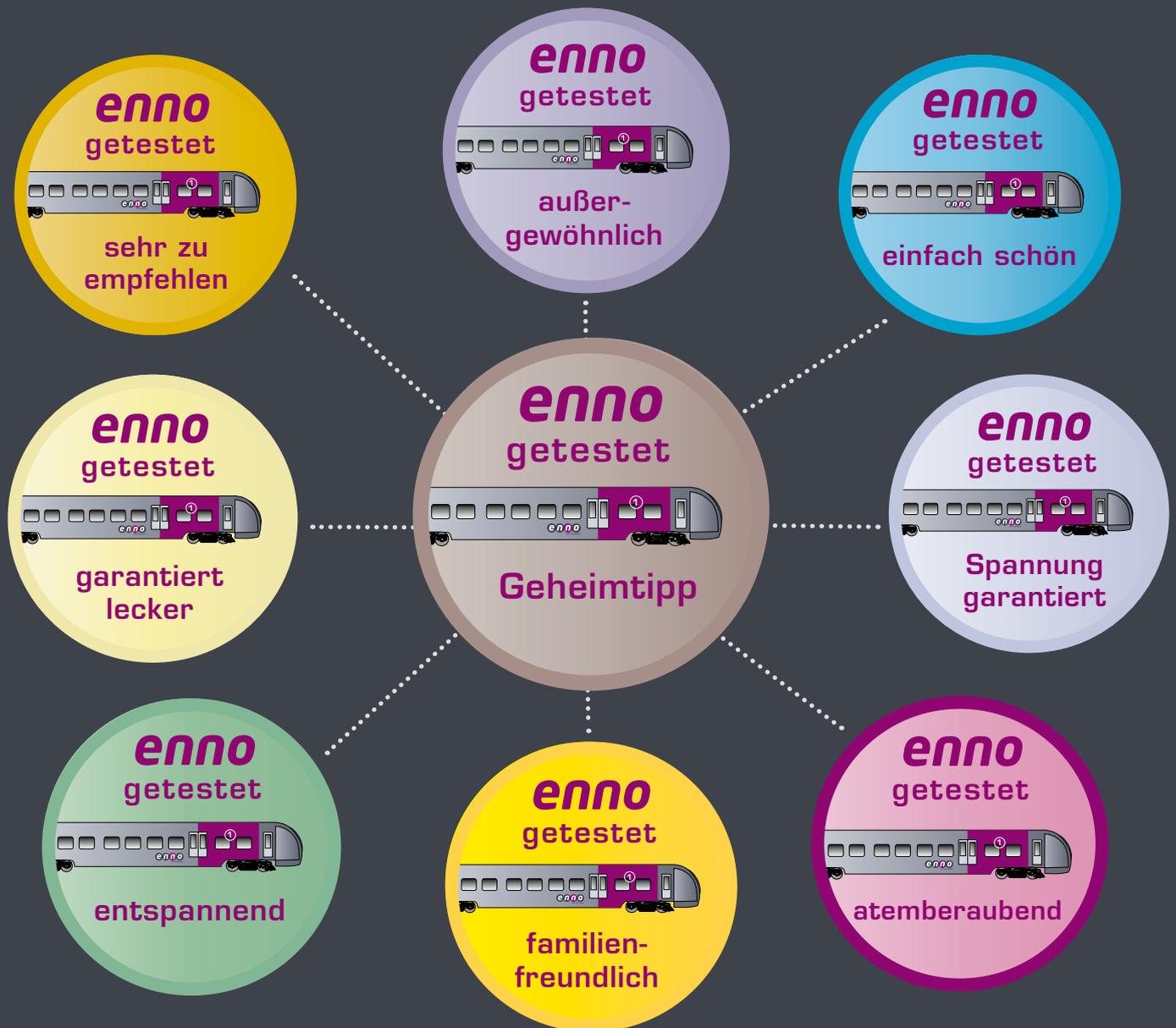
Wir verbinden die Menschen in der Region und darüber hinaus.

Wir setzen diese Konzepte – mit unseren Verbandsgliedern – um.

Und gestalten so gemeinsam die Lebensqualität in der Region.

Geheimtipp?

Nu sach schon!



Spannend, kurios, kulinarisch?

Wo ist es in Niedersachsen am schönsten? Welchen Ort, Sehenswürdigkeit, Event oder Lieblingsplatz würdest du deinen Freunden empfehlen? Nu sach schon! Wir fahren hin und probieren es aus. Wenn alles passt, gibt es das enno-Gütesiegel und wir sagen es weiter – unseren Fahrgästen, auf der enno-Website, in allen Zügen. Für jede Veröffentlichung schenken wir dir ein Niedersachsen-Ticket für 5 Personen. Geheimtipp verraten und mitmachen:

www.der-enno.de

enno
von metronom