



Öffentliche Bekanntmachung

14. Sitzung des Ausschusses für Gleichstellung, zentrale Verwaltung und Feuerschutz

Sitzungstermin: Montag, 02.06.2025, 17:00 Uhr

Raum, Ort: Konferenz- und Schulungszentrum, Werner-Nordmeyer-Str. 13, 31226 Peine

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung
3. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 03.03.2025
4. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
5. Verzicht auf Erstellung des konsolidierten Gesamtabchlusses für das Haushaltsjahr 2022 **2025/060**
6. Stellungnahme des Landkreises Peine zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2025 durch den Aufgabenträger Regionalverband Großraum Braunschweig **2025/070**
7. Antrag von KTA Schampera auf Prüfung der Möglichkeiten zur Bildung einer "Region Braunschweig" nach dem Vorbild Hannover **2025/076**
8. Antrag von KTA Schampera zur Durchführung von Sitzungen des Kreistages in den Ortschaften des Landkreises Peine **2025/077**
9. Anfragen Gruppe CDU/FDP zur Verkehrssituation in Denstorf **2025/075**
10. Informationen der Verwaltung
11. Anfragen und Anregungen



Beschlussvorlage	Vorlagennummer: 2025/060
Federführend: Fachdienst Finanzen	Status: öffentlich
	Datum: 10.04.2025

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Gleichstellung, zentrale Verwaltung und Feuerschutz (Vorberatung)	02.06.2025	Ö
Kreisausschuss (Vorberatung)	18.06.2025	N
Kreistag des Landkreises Peine (Entscheidung)	18.06.2025	Ö

Im Budget enthalten:	ja	Kosten (Betrag in €):	0 €
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	nein	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	nein	Bildung	nein
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	nein		

Verzicht auf Erstellung des konsolidierten Gesamtabchlusses für das Haushaltsjahr 2022

Beschlussvorschlag:

Auf die Erstellung von konsolidierten Gesamtabchlüssen für das Jahr 2022 wird verzichtet, da die betroffenen Aufgabenträger des Landkreises Peine für die Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage von untergeordneter Bedeutung sind.

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Nach § 128 Abs. 1 NKomVG sind kommunale Körperschaften grundsätzlich verpflichtet, zum Abschluss eines jeden Haushaltsjahres einen konsolidierten Gesamtabschluss aufzustellen, in dem neben dem Jahresabschluss der Kommune auch die Abschlüsse der mit ihr verbundenen Unternehmen, Einrichtungen und Zweckverbände einbezogen werden.

Gemäß § 128 Abs. 4 Sätze 3 und 4 NKomVG kann jedoch auf die Aufstellung verzichtet werden, wenn die Abschlüsse der verbundenen bzw. assoziierten Aufgabenträger – einzeln oder in ihrer Gesamtheit – für ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage nur von untergeordneter Bedeutung sind.

Die konkrete Bewertung, wann eine untergeordnete Bedeutung im Sinne dieser Regelung vorliegt, ist der Kommune im Rahmen der Selbstverwaltung überlassen, erfordert jedoch eine sachgerechte und dokumentierte Abwägung.

Zur Bewertung der untergeordneten Bedeutung wurde auf die Konsolidierungsrichtlinie des Landkreises Peine zurückgegriffen, die zuletzt durch Beschluss vom 12.06.2024 angepasst wurde. Wesentliche Neuerung war die Festlegung quantitativer Schwellenwerte für die Wesentlichkeit von Aufgabenträgern:

- Ein Aufgabenträger gilt als **untergeordnet**, wenn seine Einzelabschlusspositionen jeweils unter **30 %** der summierten Einzelabschlusswerte aller Aufgabenträger liegen.
- Die Summe der untergeordneten Aufgabenträger darf in der Gesamtheit **35 %** dieser Werte nicht überschreiten.

Bewertet wurden dabei insbesondere die Positionen:

- zur **Vermögenslage**: „Bilanzsumme“ und „Sachvermögen (ohne Vorräte)“
- zur **Finanzlage**: „Schulden/Rückstellungen“
- zur **Ertragslage**: „ordentliche Erträge“, „ordentliche Aufwendungen“ und „ordentliches Jahresergebnis“

Die Mehrzahl der Aufgabenträger erfüllt die Voraussetzungen der untergeordneten Bedeutung eindeutig. Auch in der Gesamtschau liegt der Anteil der untergeordneten Einheiten mit Ausnahme der Position „Jahresergebnis“ unterhalb der 35 %-Schwelle. Einzig die Klinikum Peine gGmbH überschreitet die Schwelle im „ordentlichen Jahresergebnis“. Dies ist jedoch nicht auf eine gestiegene wirtschaftliche Bedeutung der Beteiligung zurückzuführen, sondern auf das vergleichsweise schlechte Jahresergebnis des Klinikums im Jahr 2022.

Die relevanteren Größen wie „ordentliche Erträge“ und „ordentliche Aufwendungen“ der Klinikum Peine gGmbH bewegen sich deutlich unterhalb der Grenzwerte. Damit ist eine objektive Verzerrung des Gesamtbildes nicht gegeben.

Die Klinikum Peine gGmbH stellt die bedeutendste Beteiligung des Landkreises dar. Sie befindet sich weiterhin in einem umfassenden Restrukturierungsprozess, dessen finanzielle Auswirkungen – insbesondere der notwendige Verlustausgleich durch den Landkreis – erst ab dem Haushaltsjahr 2024 wirksam und relevant werden.

In den Haushaltsjahren 2022 und 2023 wurde auf einen Verlustausgleich verzichtet, da das Klinikum noch über ausreichende Liquidität verfügte, insbesondere durch Mittel aus der Rekommunalisierung in Höhe von rund 30 Mio. Euro. Letztendlich werden die Schwellenwerte aus der Konsolidierungsrichtlinie nur durch den Verzicht auf einen Verlustausgleich überschritten.

Eine Einbeziehung in den Gesamtabschluss hätte daher zwar formale Bedeutung, jedoch keinen entscheidenden zusätzlichen Erkenntnisgewinn zur wirtschaftlichen Lage des Landkreises. Die Entwicklungen werden bereits im Rahmen der Beteiligungsberichte transparent aufgearbeitet.

Die Verwaltung kommt daher zu dem Schluss, dass ein konsolidierter Gesamtabchluss für das Haushaltsjahr 2022 nicht erforderlich ist. Eine konsolidierte Darstellung würde keinen signifikanten Mehrwert für die Beurteilung der Vermögens-, Ertrags- und Finanzlage bieten.

Das Niedersächsische Ministerium für Inneres und Sport hat als zuständige Aufsichtsbehörde bereits mitgeteilt, dass es nach Beteiligung des Rechnungsprüfungsamtes eine von der allgemeinen Konsolidierungsrichtlinie abweichende Einzelentscheidung für die Jahre 2022 und 2023 gem. §173 NKomVG nicht beanstanden wird.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für einen Verzicht gemäß § 128 Abs. 4 Sätze 3 und 4 NKomVG können in der Gesamtbetrachtung als erfüllt angesehen werden. Die Konsolidierungsrichtlinie wurde entsprechend angewendet. Der Verzicht auf die Erstellung des konsolidierten Gesamtabchlusses für 2022 ist sachgerecht und rechtlich zulässig.

Ziele / Wirkungen:

Die Feststellung der untergeordneten Bedeutung der Aufgabenträger für die Vermögens-Ertrags- und Finanzlage des Landkreises Peine im Haushaltsjahr 2022 sowie der entsprechende Verzichts-Beschluss des Kreistages ist erforderlich, um das Haushaltsjahr 2022 endgültig abzuschließen.

Ressourceneinsatz:

Durch den Verzicht entstehen keine unmittelbaren finanziellen Belastungen. Im Gegenteil, es werden Ressourcen in der Verwaltung eingespart, die sonst für die Erstellung, Prüfung und Veröffentlichung des konsolidierten Abschlusses erforderlich wären.

Schlussfolgerung:

Der Verzichts-Beschluss ist zu fassen, damit im Anschluss die abschließende Mitteilung an die Kommunalaufsicht erfolgen kann.

Anlagen

-Beteiligungsverhältnisse im Jahr 2022

Beteiligungsverhältnisse im Jahr 2022

Haushaltsjahr 2022	Landkreis Peine	A+B		PEG		BBg		Wito		Klinikum		Summe der Beteiligungen		Summe
Vermögenslage														
Sachvermögen ohne Vorräte	224.062.077,17 €	13.471.215,35 €	5,24%	2.838.925,22 €	1,10%	448.996,99 €	0,17%	84.860,00 €	0,03%	16.234.458,02 €	6,31%	33.078.455,58 €	12,86%	257.140.532,75 €
Bilanzsumme	308.581.580,61 €	23.183.158,20 €	5,88%	5.488.207,22 €	1,39%	1.294.696,72 €	0,33%	1.214.546,81 €	0,31%	54.197.151,27 €	13,76%	85.377.760,22 €	21,67%	393.959.340,83 €
Finanzlage														
Schulden/Rückstellungen	204.512.967,92 €	18.757.274,61 €	7,83%	3.852.696,84 €	1,61%	451.096,98 €	0,19%	868.411,91 €	0,36%	11.120.212,49 €	4,64%	35.049.692,83 €	14,63%	239.562.660,75 €
Ertragslage														
Ordentliche Erträge	345.176.152,73 €	18.172.425,01 €	4,13%	10.836.327,03 €	2,46%	3.403.977,13 €	0,77%	1.804.370,18 €	0,41%	60.642.388,09 €	13,78%	94.859.487,44 €	21,56%	440.035.640,17 €
Ordentliche Aufwendungen	344.243.373,88 €	18.131.769,77 €	4,08%	10.721.237,76 €	2,41%	3.321.622,39 €	0,75%	1.804.370,18 €	0,41%	66.550.949,32 €	14,96%	100.529.949,42 €	22,60%	444.773.323,30 €
Jahresergebnis (ordentlich)	932.778,85 €	40.655,24 €	-0,86%	115.089,27 €	-2,43%	82.354,74 €	-1,74%	- €	0,00%	- 5.908.561,23 €	124,71%	- 5.670.461,98 €	119,69%	- 4.737.683,13 €



Beschlussvorlage	Vorlagennummer: 2025/070
Federführend: Referat Digitalisierung und Infrastrukturprojekte	Status: öffentlich
	Datum: 13.05.2025

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Gleichstellung, zentrale Verwaltung und Feuerschutz (Vorberatung)	02.06.2025	Ö
Kreisausschuss (Vorberatung)	18.06.2025	N
Kreistag des Landkreises Peine (Entscheidung)	18.06.2025	Ö

Im Budget enthalten:	nein	Kosten (Betrag in €):	---
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	ja	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	ja	Bildung	ja
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	ja		

Stellungnahme des Landkreises Peine zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2025 durch den Aufgabenträger Regionalverband Großraum Braunschweig

Beschlussvorschlag:

Die Stellungnahme der Verwaltung zum Beteiligungsentwurf des Nahverkehrsplans 2025 wird beschlossen.

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) hat der Aufgabenträger Regionalverband Großraum Braunschweig (RGB) die Pflicht, alle 5 Jahre einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und fortzuschreiben. Dabei ist eine Beteiligung von Verbandsgliedern, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Verbänden vorgesehen (§6 Abs. 4 NNVG). Der neue NVP gilt – nach Beschluss der Verbandsversammlung – vom 18.09.2025 bis zum 17.09.2030.

In Verbindung mit § 8 Abs. 3 des PBefG bildet der NVP den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die zuständige Genehmigungsbehörde (Landesnahverkehrsgesellschaft – LNVG) hat den NVP bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan beschreibt die Entwicklung und die Ziele des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dazu zählt die Ausgestaltung des Angebots an Verkehrsleistungen (Bedienungszeiträume, Fahrtenhäufigkeit), die angewendeten Tarife und die bereitzustellende Infrastruktur (Fahrzeuge, barrierefreie Zugangsstellen,

Abstellanlagen/Intermodalität). Darüber hinaus enthält der NVP Aussagen über Marketing und Vertrieb, Innovationen sowie Finanzierung und Förderung (vgl. auch Abschnitt Ressourceneinsatz).

Die Stellungnahme des Landkreises Peine wurde vom Referat für Digitalisierung und Infrastrukturplanung erarbeitet und mit den betroffenen Fachdiensten des Landkreises abgestimmt.

Ziele / Wirkungen:

Aus den verschiedenen Leitbildern ergeben sich die Ableitungen verschiedener Ziele und dafür notwendiger Maßnahmen. Der Nahverkehrsplan hat die allgemeine Verbesserung der öffentlichen Mobilität zum Ziel. Berücksichtigt wird dabei eine umweltgerechte Mobilitätsbewältigung mit umwelt- und klimafreundlichen Angeboten, die zu einer weiteren Entlastung der Folgen des motorisierten Individualverkehrs beitragen sollen

Gender Mainstreaming:

Die Aspekte des Gender Mainstreaming werden durch die spezifischen Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr aufgenommen. Durch ein verdichtetes ÖPNV-Angebot wird die Mobilität von Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit verbessert. Darüber hinaus werden Anforderungen an Zugangsstellen und Fahrzeuge definiert.

Prävention/Nachhaltigkeit:

Der Aspekt der Prävention/Nachhaltigkeit wird in der Form einer Stärkung des Landkreises Peine als gut vernetzter Raum bezüglich öffentlicher Verkehrsmittel berücksichtigt.

Klima-/Umwelt-/Naturschutz:

Die Aspekte des Klima-, Umwelt- und Naturschutzes werden im Nahverkehrsplan durch eine umweltgerechte und eine am Klimaschutz orientierte Mobilitätsalternative einbezogen.

Bildung:

Die Belange des Schülerverkehrs finden in der Stellungnahme Berücksichtigung.

Ressourceneinsatz:

Der Landkreis Peine finanziert den ÖPNV derzeit anteilig über die allgemeine Vorschrift (Ausgleichsleistungen bei Anwendung des Verbundtarifes) / Refinanzierungsverträge mit dem Regionalverband, über die Verbandsumlage (anteilige Finanzierung der Regiobusse) und als Träger des Schülerverkehrs. Die Kosten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden durch Regionalisierungsmittel des Bundes getragen.

Durch die Entwicklung in den letzten Jahren ist der Zuschussbedarf des Landkreises Peine sowie der anderen Verbandsglieder stetig stark angestiegen. Das Gesamtsystem des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) ist deutlich unterfinanziert und kann auch zukünftig nicht mehr aus der Rücklage des RGB beglichen werden. Immer höhere Aufwendungen für den ÖPNV würden dazu führen, dass in anderen Bereichen Aufgabenwahrnehmungen des Landkreises und damit Kosten reduziert werden müssten, um weiterhin einen genehmigungsfähigen Haushalt aufstellen zu können. Ausweitungen des Angebotes sind daher nur über eine Gegenfinanzierung zu befürworten. Dieses kann z. B. durch Leistungsverlagerungen innerhalb des Systems ÖPNV oder artfremden Reduzierungen von Leistungen des Landkreises erfolgen. Zur Berücksichtigung der Kostensituation sind aber auch Angebotsreduzierungen im ÖSPV nicht ausgeschlossen. Der neue Nahverkehrsplan 2025 trägt dieser Entwicklung Rechnung.

Schlussfolgerung:

Der Nahverkehrsplan formuliert die Ziele in der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. In seiner Stellungnahme begrüßt der Landkreis Peine im Wesentlichen die im Nahverkehrsplan vorgesehenen bzw. zu prüfenden Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Verbandsgebiet. Es ist zu erwarten, dass sich dadurch der Finanzierungsanteil der Verbandsglieder deutlich erhöhen wird. Im Falle relevanter Angebotskürzungen im ÖSPV sowie auch bei neuen Verkehrsangeboten werden die Selbstverwaltungsgremien des Landkreises Peine einbezogen.

Anlagen

StellungnahmeLKPeine_NVP2025

Der Entwurf des NVP 2025 ist in der Stellungnahme verlinkt.

Az. 51.02.18

Peine, 31.03.25

Stellungnahme des Landkreises Peine zum Nahverkehrsplan 2025 des Regionalverbandes Großraum Braunschweig gemäß Beteiligungsverfahren nach §6 Abs. 4 NNVG

Die vorliegende Stellungnahme enthält zusammenfassende oder beschreibende, dem Verständnis oder der allgemeinen Information dienende Abschnitte aus dem Beteiligungsentwurf des Nahverkehrsplans 2025 sowie Informationen über Neuerungen, die sich seit dem letzten Nahverkehrsplan von 2020 ergeben haben. Der Entwurf des Nahverkehrsplans zum Beteiligungsverfahren steht auf den Internetseiten des Regionalverbandes unter:

<https://www.regionalverband-braunschweig.sitzung-online.de/public/vo020?0--anlagenHeaderPanel-attachmentsList-0-attachment-link&VOLFDNR=21975&refresh=false>

Öffnen der Anlage
2025_014_Entwurf_NVP

zur Verfügung.

Stellungnahmen bzw. Anregungen des Referates 4 – Digitalisierung und Infrastruktur – des Landkreises Peine sind farblich gesondert gekennzeichnet. Die Stellungnahmen werden nach Abschluss der politischen Beratung in den Selbstverwaltungsgremien des Landkreises Peine dem Regionalverband in einem digitalen Verfahren mitgeteilt.

Welche neuen Entwicklungen haben seit der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2020 stattgefunden oder werden beabsichtigt?

Verbesserungen im Angebot im Landkreis Peine

In der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2020 sind neben diversen kleinen Verbesserungen neue Verkehrsangebote im Landkreis Peine eingeführt worden. Die ehemalige Buslinie 512 (Peine – Wendeburg), heute als Linie 510 wurde in ihrem Angebot vertaktet und deutlich ausgedehnt. Der Bürgerbus Wendeburg (Linie 518) schafft neue Verbindungen innerhalb der Gemeinde Wendeburg. Als Bus-on-Demand-Angebot verkehrt der flexo-Verkehr auf Anmeldung innerhalb der Gemeinde Hohenhameln und zum S-Bahnhof Algermissen im Landkreis Hildesheim.

Entwicklung der allgemeinen Kostenentwicklung mit Auswirkungen auf den Nahverkehrsplan
Aufgrund der allgemeinen Preisentwicklung sind seit 2021 die aufzuwendenden Kosten zum Ausgleich des Defizits im ÖPNV jährlich sehr stark angestiegen. Alle Aufgabenträger sind von dieser Entwicklung betroffen. Die finanzielle Ausstattung der lässt dadurch nur noch wenig Spielraum für eine mögliche Ausweitung von öffentlichen Nahverkehrsleistungen. Es ist sogar denkbar, dass zukünftig eine Angebotsreduzierung im ÖPNV vorgenommen werden muss oder auch andere Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten zum Tragen kommen können.

Übergang von der allgemeinen Vorschrift zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA)

Benötigte Verkehrsleistungen sollen im Rahmen von Ausschreibungen in einem wettbewerblichen Verfahren bestellt werden. Im Rahmen eines solchen öDA verpflichtet sich das beauftragte Verkehrsunternehmen zur Einbringung der vertraglich vereinbarten Verkehrsleistung und erhält eine auskömmliche Finanzierung (Bruttoverträge). Die bisherige

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

Finanzierungspraxis bleibt im Kern unberührt, die Steuerungsmittel des Aufgabenträger sind verbessert.

Verkürzung der Laufzeiten der PVG-Linien bis zum 31.12.28

Die am 10.08.25 auslaufenden Genehmigungen für die PVG-Linien (Teilnetz 50/52) sind anstatt der üblichen acht Jahre nur bis zum 31.12.2028 verlängert worden. Dieser Zeitpunkt orientiert sich an dem Auslaufdatum für die ONS-Linien der Teilnetze 51/53. Somit gibt es für alle vier Teilnetze eine harmonisierte Laufzeit und einer Verbesserung der Ausschreibungsbedingungen beim Aufgabenträger.

D-Ticket

Durch die Einführung des deutschlandweiten Tickets sind die Grenzen von den einzelnen Tarifgebieten für grenzüberschreitende Fahrgäste weitestgehend aufgelöst worden. Die Diskussion mit der Integration / Erweiterung in benachbarte Tarifverbünde ist daher obsolet, solange das D-Ticket in seiner jetzigen Form angeboten werden kann. Darüber hinaus hat bereits die Einführung des Niedersachsentarifes für eine verbesserte Situation in der Anschlussmobilität geführt.

Abschnitt B: Ausgangslage und Aufstellungsverfahren:

Erfordernis der Beteiligung:

Gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) hat der Aufgabenträger Regionalverband Großraum Braunschweig (RVB) die Pflicht, alle 5 Jahre einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und fortzuschreiben. Dabei ist eine Beteiligung von Verbandsgliedern, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Verbänden vorgesehen (§6 Abs. 4 NNVG). Der NVP 2025 gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren.

In Verbindung mit § 8 Abs. 3 des PBefG bildet der NVP den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die zuständige Genehmigungsbehörde (Landesnahverkehrsgesellschaft – LNVG) hat den NVP bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen.

Im Bereich des Landkreises Peine operieren folgende Verkehrsunternehmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und konzessionierte Verkehrsunternehmen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV):

- Metronom Eisenbahngesellschaft mbH im SPNV-Teilnetz „Elektro-NetzNiedersachsen-Ost (ENNO) mit den Strecken RE 50 Hildesheim – Woltwiesche – Lengede-Broistedt – Braunschweig – Wolfsburg und RE 30 Hannover – Gifhorn – Wolfsburg (ohne Stationen im Landkreis), Laufzeit 12/2015 – 12/2025
- Westfalenbahn GmbH im SPNV-Teilnetz „Expresslinie Emsland/Mittelland“ (EMIL) mit den Strecken RE 60 Braunschweig – Vechede – Peine – Vöhrum – Hannover – Rheine und RE 70 Braunschweig – Vechede – Peine – Vöhrum – Hannover – Bielefeld, Laufzeit 12/2015 – 12/2030
- Omnibus-Nahverkehr-Service GmbH (ONS) für die Busteilnetze 51 (Edemissen) und 53 (Hohenhameln – Ilsede – Lengede). ONS hat mit Wirkung zum 01.01.2019 die Genehmigung für die genannten Teilnetze erhalten (Laufzeit bis zum 31.12.2028).
- Kraftverkehr Mundstock GmbH (KVM) / Peiner Verkehrsgesellschaft mbH (PVG): Das Verkehrsgebiet der KVM erstreckt sich über die östlichen Gebiete des Landkreises Peine sowie den Stadtverkehr in Peine (Teilnetze 50 Peine – Ilsede und 52 Vechede – Wendeburg) mit verkürzten Genehmigungslaufzeiten jeweils bis zum 31.12.2028). Die Betriebsführung für mehrere Linien wurde der Tochter PVG übertragen.

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

- Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG): Die BSVG bedient mit den Linien 450 Vechelde – Braunschweig und 445 Vallstedt – Braunschweig-Weststadt Teile des Vechelder Gemeindegebietes im Teilnetz 40 (Genehmigungslaufzeit bis zum 31.05.2028)
- Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig (KVG): Die KVG betreibt u. a. den Stadtverkehr in Salzgitter. Die Linie 640 verkehrt von Lengede nach SZ-Lebenstedt (Genehmigungslaufzeit 31.12.2031, Teilnetz 62).
- Nachrichtlich: Buslinien anderer Aufgabenträger: Die Regionalverkehr Hildesheim GmbH (RVHI) bedient mit drei Buslinien die Relation Hohenhameln – Hildesheim bzw. Groß Lafferde - Hildesheim. Zusätzlich werden zwei Nachtbuslinien angeboten. Die regiobus Hannover GmbH verbindet Hohenhameln mit Hämelerwald mit der Buslinie 948, die Linie 800 der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG stellt eine Verbindung von Mehrum nach Hannover-Südstadt her.

Abschnitt D Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV:

Oberstes Ziel ist die Steigerung des ÖV-Anteils am Modal Split in der Region Braunschweig. Um dieses zu erreichen, wird eine komplette oder teilweise Verlagerung von Wegen im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV angestrebt, auch in der Verbindung mit P+R bzw. B+R (Intermodalität).

Dabei werden auch die Vorgaben des Masterplans 100% Klimaschutz einbezogen. Eine Versorgung aller Bürgerinnen und Bürger mit ÖPNV-Leistungen zur Daseinsvorsorge wird angestrebt. Dabei soll eine attraktive, verlässliche Wegekette von Tür-zu-Tür angeboten werden, welche die Handlungsfelder Barrierefreiheit, ÖPNV-Angebot, Fahrweg und Verkehrssteuerung, Zugangsstellen einschließlich P+R und B+R, Fahrzeugeinsatz, Fahrgastinformation und Mobilitätsmanagement, Marketing, Tarif und Vertrieb beinhalten.

Die Barrierefreiheit bezieht sich nach dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) sowohl auf die Herstellung Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr als auch auf eine barrierefreie Informationstechnik.

Regionales ÖPNV-Angebot:

Das regionale ÖPNV-Angebot wird anhand verschiedener Bedienungsebenen differenziert in Anlehnung der räumlichen/verkehrlichen Funktion nach Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN). Eine Mindestbedienung nach Stundengruppen bzw. Tagesarten wird im NVP definiert.

Bedienungsebene 1 (Eisenbahn/SPNV):

Die Bedienungsebene 1 erfolgt durch den SPNV, angebotsorientiert und im Taktverkehr zwischen den Oberzentren und Mittelzentren. Die Funktion „Verbinden“ steht im Vordergrund. Die den Landkreis Peine berührenden Strecken werden nachfolgend aufgeführt:

Liniennr.	Verlauf	Takt	Laufzeit
RE 60 / 70 (Mittelland)	Hannover – Vöhrum – Peine – Vechelde - Braunschweig	30’*	12/2015 – 12/2030
RE 50 ENNO 2	Hildesheim – Woltwiesche – Lengede-Broistedt – Braunschweig (– Wolfsburg)	60’ HI-BS 30’ ab 12/2029 30’ BS-WOB	12/2025 – 12/2038 +2 Jahre Option

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

RE 30 ENNO 2	Hannover – Gifhorn – Wolfsburg (ohne Station im LK Peine)	30' perspektiv.	12/2025 – 12/2038 +2 Jahre Option
-----------------	---	-----------------	--------------------------------------

* mit Taktverschiebung

Die Stationen Peine, Vechelde und Lengede-Broistedt dienen als Netzknoten in der Verknüpfung mit dem Busverkehr.

Die Finanzierung erfolgt durch vom Land zugewiesene Regionalisierungsmittel.

Bedienungsebene 2(RegioBus):

Die Bedienungsebene 2 (RegioBus) erschließt die Korridore zwischen den Ober- bzw. Mittelzentren und den verkehrlich ausgerichteten Grundzentren inklusive der Aufkommensschwerpunkte. Die verkehrliche Funktion „Verbinden“ ist dominant, Erschließungswirkungen ergeben sich durch die Linienführungen. Grundlage der Bedienungshäufigkeit an Werk- und Samstagen ist der durchgängige 60'-Takt, der entsprechend seiner Verkehrsbedeutung auch zu 30'- oder 15'-Takten verdichtet werden kann. Für die SVZ differenziert die Bedienung je nach Verkehrsbedeutung zwischen einem 30'- und 120'-Takt (vgl. Tabelle D2.2/ Karte D2.2).

Die RegioBus-Linien im Landkreis Peine sind:

Linie	Teilnetz	Verlauf	Takt mo. – fr.	Takt sa.	Takt so.
500 (ONS)	51	Peine – Edemissen	60'	60' / 120'	120'
502 (ONS)	53	Peine – Hohenhameln	teilw. 60'	120' / k. A.	k. A.
530 (ONS)	53	Peine – Ilsede – Lengede	60'	60' / 120'	120'
560 (KVM)	52	Wendeburg – Braunschweig	30' / 60'	60'	120'
450 (BSVG)	40	Vechelde – Braunschweig	30'	60'	60'
640 (KVG)	62	Lengede – SZ-Lebenstedt	60'	60'	120'
948 (Regiobus Han.)	-	Hohenhameln – Hämelerwald	einzelne Fahrten in Hauptlastrichtung	k. A.	k. A.

k. A.: kein Angebot

Die RegioBus-Leistungen sollen im Wesentlichen über die Verbandsumlage getragen werden, Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) werden eingesetzt, um das RegioBusAngebot auszuweiten.

Bedienungsebene 3 (Linien im Taktverkehr):

Die Linien der Bedienungsebene 3 im Taktverkehr bilden das Grundgerüst der ÖPNV-Erschließung. Die starke Verkehrsnachfrage wird mit Hauptlinien bedient. Weitere Buslinien, die bei zeitlich stark eingrenzbarer Nachfrage nicht täglich oder nicht ganztägig zur Verfügung stehen, ergänzen das Angebot. Z. T. werden Fahrten an Wochenenden oder in der Schwachverkehrszeit (SVZ) nachfragebasiert als Anruf-Linienfahrten (ALT) durchgeführt.

Im ländlichen Raum soll als Mindestangebot an Werktagen in der Kernzeit von 06:00 bis 21:00 Uhr der 60'-Takt maßgeblich sein, samstags und sonntags ein 120'-Takt. Bei den Stadtbussen in den Mittelzentren ist auf den Hauptlinien ein 30'-Takt vorgesehen, wobei das Angebot auch durch regionale und lokale Linien verdichtet werden kann (vgl. Tabelle D3.1/4).

Als Hauptlinien in der Stadt Peine und im Landkreis sind zu nennen:

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

Stadtbuslinien:

Linie	Teilnetz	Verlauf	Takt mo. – fr.	Takt sa.	Takt so.
521 (KVM)	50	Stadtverkehr Peine Südstadt/ Klinikum	30'	30' / 60'	120'
522 (KVM)	50	Stadtverkehr Peine – Vöhrum	30'	30' / 60'	60'
524 (KVM)	50	Stadtverkehr Peine-Oststadt	60'	60' / k. A.	k. A.
525 (KVM)	50	Stadtverkehr Peine – Stederdorf	60'	60' / k. A.	k. A.

k. A.: kein Angebot

Über die Stadtgrenzen hinweg verkehren die nachfolgenden Buslinien. Die Angaben zum Fahrtenangebot beziehen sich auf ca. 19:00 Uhr. Danach finden i. d. R. keine Fahrten mehr statt. Eine Ausnahme bilden die Linien 514 und 517.

Linie	Teilnetz	Verlauf	Takt mo. – fr.	Takt sa.	Takt so.
501 (ONS)	53	(Peine –) Groß Ilsede – Hohenhameln – Bründeln	60'* / 120'	120'	k. A.
503 (ONS)	53	Peine – Handorf – Gr. Ilsede	60'*	60'	k. A.
505 (ONS)	51	Peine – Eixe – Abbensen – Röhrse	60'*	60'	k. A.
506 (ONS)	51	Peine – Edemissen – Wehnsen	120'*	120'	k. A.
508 (ONS)	51	Edemissen – Wipshausen	ca. 120'*	120' / k. A.	k. A.
509 (KVM)	52	Peine – Essingh. – Meerdorf – Wipshausen	ca. 60'*	120' / k. A.	k. A.
510 (KVM)	52	Peine – Woltorf – Wendeburg	60'* +	120'.	120'
514 (KVM)	52	(Peine –) Vechelde – Sierße – Vechelde	60' (bis Peine einzelne Fahrten)	120'	120'
515 (KVM)	50	Peine – Dungenbeck – Münstedt – Groß Ilsede	ca. 60'*	ca. 120' / k. A.	k. A.
516 (KVM)	52	Vechelde – Lengede	ca. 60' / 120'	120' ALT	120' ALT
517 (KVM)	50	Peine – Ilsede – Peine	60' HVZ	60' HVZ	120' HVZ
518 (KVM)	52	Bürgerbus Wendeburg	3 Fahrten (R)	2 Fahrten (R)	k. A.
566 (KVM)	52	Vechelde – Zweidorf	120' ALT	120 ALT / k. A.	k. A.

* teilw. erhebliche Taktsprünge durch Berücksichtigung der Schulanfangs- und -endzeiten bzw. auch zusätzliche Fahrten k. A.: kein Angebot ALT: Anruflinientaxi

Einzelne Fahrten, vorwiegend zu schulrelevanten Zeiten werden auf den nachfolgenden Buslinien durchgeführt. In der Ferienzeit werden kaum Fahrten angeboten. Samstags werden ebenfalls nur einzelne Fahrten durchgeführt. An Sonn- und Feiertagen gibt es kein Angebot.

Linie	Teilnetz	Verlauf
504 (ONS)	53	Groß Ilsede – Rosenthal – Mehrum
507 (ONS)	51	Edemissen- Abbensen – Oelerse
511 (KVM)	52	Vechelde – Wedtlenstedt – Groß Gleidingen

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

513 (KVM)	52	Vechede – Wendeburg – Meerdorf
531 (ONS)	53	Peine – Ilsede – Lengede (schulrelevante Verkehre Linie 530)

Lokale ÖSPV-Angebote werden i. d. R. zu 100% durch die Verbandsglieder bzw. Gebietskörperschaften finanziell getragen.

Bedienungsebene 4 (flexible Bedienformen):

Bei geringer Nachfrage wird in einem definierten Bereich die flächenhafte Erschließung durch differenzierte Bedienungsweisen übernommen (z. B. Rufbus, Anruflinientaxi, Anrufsammeltaxi) und mit dem Linienverkehr verknüpft.

Flexible Bedienformen mit flächenhafter Erschließung werden derzeit in der Gemeinde Hohenhameln durchgeführt. Bei wenigen Buslinien wird das Linienangebot durch nachfrageorientierte Anruflinienfahrten in den Tagesrandzeiten oder ganz (Linie 566) ersetzt.

Flexo Hohenhameln

Im Landkreis ist bereits seit Mai 2022 der flexo-Verkehr in Hohenhameln im Einsatz. Die Buchung erfolgt einheitlich per App oder Telefon, eingesetzt werden barrierefreie Kleinbusse aus dem Fahrzeugpool des Regionalverbandes. Die Finanzierung erfolgte zwei Jahre anteilig über Fördermittel und einer Vereinbarung zwischen dem Regionalverband, dem Landkreis Peine und der Gemeinde Hohenhameln. Mit dem Wegfall der Förderung ab 2025 wird dieses so weitergeführt.

Aus Sicht des Landkreises hat sich das Produkt bewährt und sollte bei auskömmlicher Finanzierungsmöglichkeit auch in anderen Teilbereichen wie z. B. in der Gemeinde Edemissen zum Einsatz kommen. Ein Einsatz als Ergänzung bzw. als Ersatz für schwach nachgefragte Linienverbindungen ist denkbar.

Für neue Verbindungen in den Landkreis Gifhorn oder auch in die Region Hannover (z. B. zur Anbindung der Stationen in Dedenhausen, Dollbergen oder Meinersen) sollte eine Anwendung geprüft werden (vgl. auch E3.15 / Teilnetz Edemissen/Wendeburg). Aus Sicht der Region Hannover ist eine Ausweitung des „Sprinti“ über die Regionsgrenzen hinweg bis zum nächsten Siedlungsbereich erwünscht. Der Regionalverband wird diesbezüglich gebeten, dazu Kontakt mit dem benachbarten Aufgabenträger aufzunehmen, um die Modalitäten zu klären.

Einsatz von Bürgerbussen

Bürgerbusse sind Teil des ÖPNV und ergänzen das vorhandene Angebot. Es werden ehrenamtliche Fahrer/Innen eingesetzt. Zum Betrieb wird ausreichendes Fahrpersonal benötigt (ein entscheidendes Kriterium für einen erfolgreichen Betrieb). Es ist aber auch hier mit Defiziten zu rechnen, die entsprechend ausgeglichen werden müssen. Der Bürgerbusverein in der Gemeinde Wendeburg ist seit 2020 im Einsatz. Finanziert wird er aus Mitteln des Regionalverbandes, des Landkreises und der Gemeinde Wendeburg.

Der ehrenamtliche Bürgerbus ist aus Sicht des Landkreises zu erhalten. Ggf. ist die Integration (Fahrzeuge, Buchungssystem) in den flexo-Verkehr sinnvoll.

D4 Fahrweg, Verkehrssteuerung

Zum Erreichen einer hohen Fahrplanstabilität werden die Anlage von Haltestellenkaps bzw. Halten am Fahrbahnrand und die Bevorrechtigung von Bussen an Lichtsignalanlagen angestrebt.

D5 Zugangsstellen

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

Zugangsstellen inklusive ihrer Zuwegung sind funktionsgerecht und barrierefrei auszugestalten. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 vor. Auch wenn bis dahin keine Realisierung erfolgen muss, ist dieses Datum für die zuständigen Straßenbaulastträger (i. d. R. die Gemeinden) jedoch als Stichtag zu berücksichtigen. Es muss eine verbindliche Aussage vorliegen, in welcher Abfolge nach Priorität die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Ausnahmen müssen konkret benannt und begründet werden.

D6 Fahrzeuge, Werkstätten

Da die Qualität der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge einen erheblichen Einfluss auf die Fahrgastnachfrage hat, werden Vorgaben zur Ausstattung gemacht. Dieses betrifft im Wesentlichen die Barrierefreiheit (z. B. Niederflrigkeit, ausgewiesene Stellflächen für Rollstühle, Rollatoren, Fahrräder etc.) sowie die Fahrgastinformation (optisch, akustisch) in den Fahrzeugen.

D9 Tarif

Der Verbundtarif Region Braunschweig (VRB) soll kontinuierlich an die Interessen und Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst werden. Für Mobilitätsbeziehungen über die Regionsgrenzen hinweg sollen bei entsprechendem Bedarf und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten Übergangsregelungen geschaffen werden.

Durch die Einführung des Deutschland-Tickets (D-Ticket) ist das Problem des Überganges in andere Tarifräume grundsätzlich gelöst worden.

Eine Stellungnahme des Landkreises Peine zu Übergängen in benachbarte Verkehrsräume erfolgt unter Punkt E.

Abschnitt E Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV

E2.1.6

SPNV RE 60/RE 70 Hannover – Vöhrum – Peine – Vechelde – Braunschweig

Die Strecke zeichnet sich durch die höchste Fahrgastnachfrage im Verbundgebiet aus. Die Bedienung erfolgt durch einen unechten 30'-Takt (2 Abfahrten pro Stunde), welcher ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auch auf Sonn- und Feiertage ausgeweitet wird.

Es ist geplant, die Leistungsfähigkeit der hochbelasteten Strecke zu erhöhen (Prüfauftrag bis 2022, Maßnahmenbeginn bis 2028).

Die 30 Jahre alten Bahnsteige der Stationen Peine und Vechelde sollen den heutigen Standards der Barrierefreiheit angepasst und modernisiert werden (Prüfauftrag bis 2024, Maßnahmenbeginn ab 2028).

Der Landkreis Peine begrüßt die bisherigen und geplanten Verbesserungen und Kapazitätsausweitungen an der Strecke Hannover – Peine – Braunschweig und in den Stationen Peine und Vechelde. Im Zuge des Leistungsfähigkeitsausbaus sollte überprüft werden, ob zukünftig noch ein echter Halbstundentakt realisiert werden kann. Zur Reduzierung der Überliegerzeiten der Busse am Bahnhof in Peine bzw. zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen sollte geprüft werden, ob die Zugbegegnung der Züge aus Hannover und Braunschweig in Peine (derzeit in Vechelde) möglich wäre.

E2.1.7

SPNV RE 30 Hannover – Dedenhausen – Gifhorn – Wolfsburg

Perspektivisch soll ein 30'-Takt zwischen Hannover und Wolfsburg eingerichtet werden, sofern die Streckenkapazität erhöht werden kann.

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

Obwohl innerhalb des Landkreises Peine keine Station an der Strecke Hannover – Wolfsburg liegt, würde sich die Verkehrsanbindung aus dem nördlichen Kreisgebiet in die Landeshauptstadt oder direkt nach Wolfsburg deutlich verbessern. Begleitend dazu sollte überprüft werden, ob die Stationen an der Strecke (z. B. Meinersen oder auch die GVH-Bahnhöfe in Dedenhausen oder Dollbergen) vom Landkreis Peine aus mit dem ÖPNV erreichbar sein können (vgl. E3.15).

SPNV RE 50 Hildesheim – Woltwiesche – Lengede-Broistedt – Braunschweig (- Wolfsburg)
Der zweigleisige Ausbau der Weddeler Schleife zwischen Wolfsburg und Braunschweig ermöglicht einen Halbstundentakt zwischen beiden Städten sowie perspektivisch ganztägig nach Hildesheim. Die Stationen Woltwiesche und Lengede-Broistedt sollen barrierefrei modernisiert werden.

E3 ÖPNV-Angebote in den Teilnetzen

Zur Ausschreibung von Verkehrsleistungen werden seit der Laufzeit des NVP 2008 Teilnetze für gebündelte Liniengenehmigungen nach § 9 Abs. 2 PBefG gebildet. Der Zweck der Teilnetze liegt in der Berücksichtigung struktureller, verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Kriterien. Es wird eine Kombination aus ertragsstarken und ertragsschwachen Linien geformt. Die Linien in den Teilnetzen verbindet eine enge verkehrliche Verflechtung und eine geeignete Zusammenfassung betrieblicher und wirtschaftlicher Einheiten.

Im Landkreis Peine werden die Teilnetze 50/ 52 (KVM/PVG) und 51/53 (ONS) in ihrer unterschiedlichen Laufzeit harmonisiert. Die Verlängerung des Teilnetzes 50/52 ist daher auf die Laufzeit des Teilnetzes 51/53 bis zum 31.12.28 angepasst bzw. verkürzt worden. Ab dem 01.01.2029 erfolgt die wettbewerbliche Vergabe für die vier Teilnetze.

Die in den nachfolgenden Teilnetzen gemachten Verbesserungsvorschläge durch Leistungserweiterung stehen unter dem Vorbehalt der Klärung einer Finanzierbarkeit (vgl. Abschnitt F.

Der Schülerverkehr stellt nach wie vor das Grundgerüst des ÖPNV im Landkreis Peine dar. Grundsätzlich sollten Verbesserungen im ÖPNV z. B. durch konsequente Vertaktung und bessere Anschlüsse an die Bahn keine negativen Auswirkungen auf die Schülerbeförderung wie z. B. pünktliche Ankunftszeiten an den Schulen haben. Die Belange des schülerrelevanten Verkehrs sind entsprechend zu berücksichtigen. Dieses muss auch dann gelten, wenn das Fahrtenangebot infolge der Kostenreduzierungen eingeschränkt wird.

Grundsätzliches zum Schülerverkehr:

Der ÖPNV in der Region Braunschweig, insbesondere im ländlichen Bereich, ist stark von der Schülerbeförderung geprägt. Das Fahrtenangebot ist daher deutlich auf die Schulstandorte und die Anfangs- und Endzeiten des Unterrichts ausgerichtet.

Ziel einer gesamtheitlichen ÖPNV-Planung ist u. a. die Koordination von Schülerverkehrsströmen und allgemeinen Mobilitätsanforderungen. Mit einer Staffelung der Unterrichtszeiten (Schulanfangs- und Endzeiten) könnten sowohl wirtschaftliche als auch verkehrsplanerische Vorteile durch Ergänzung der Fahrtenangebote und Abmilderung der Nachfragespitzen erzeugt werden. Damit verbunden wäre eine spürbare Verringerung der Aufwendungen vor dem Hintergrund der Kostenentwicklung im ÖPNV. Eine Abstimmung der Schulanfangszeiten muss zwischen dem Träger der Schülerbeförderung (Landkreis), den Schulen und dem Regionalverband abgestimmt werden. Erfahrungsgemäß ist aus Sicht der

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

Schulträger, der Schulen, der Eltern und auch ggf. der Verkehrsunternehmen eine Umsetzung kaum oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich.

E3.14 Teilnetz 50 Stadtbus Peine und Peine – Ilsede

Zum Teilnetz Peine Ilsede gehören die von der KVM/PVG betriebenen Linien 515, 517 und die Stadtbuslinien 521, 522, 524 sowie 525.

Die Netzknoten Ilsede ZOB (Bus/Bus), Peine Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus) und Vöhrum Bahnhof (Bus/Zug) stellen die systematischen Verknüpfungsfunktionen sicher. Hinsichtlich der Verknüpfungen sind auch die weiteren Teilnetze 51, 52 und 53 zu beachten.

Neben dem Knoten Peine Bahnhof ist insbesondere der Verknüpfungsknoten Ilsede ZOB wichtig für den Schülerverkehr von Bedeutung. Eine Anschlusssicherung (z. B. Linien 501 und 503 mit Linien 530 bzw. 531) – auch im Rahmen des Echtzeitprojektes – ist vor dem Hintergrund der Schullandschaft des Landkreises Peine von starker Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Reisezeiten für Schüler in verschiedenen Destinationen 60 Minuten nicht übersteigen.

Die im Entwurf des Nahverkehrsplans beabsichtigte Aufgabe der Ringlinie 524 zu Gunsten zweier Endpunkte ist zu begrüßen. Die Einführung einer Linienverbindung im Bezirk Marschland wird kritisch gesehen, da das Fahrgastpotential als sehr gering angesehen wird. Der Landkreis Peine finanziert die Stadtbuslinien aus der Vergangenheit zu 100%. Bei der Einrichtung neuer innergemeindlicher Angebote wird erwartet, dass dieses gemeinsam vom Regionalverband (über Mittel aus dem §7b NNVG), dem Landkreis und der betroffenen Gemeinde finanziert wird. Dieses wird bereits beim Bürgerbus Wendeburg und dem flexo-Verkehr in Hohenhameln so durchgeführt.

Grundsätzlich gilt: Die Änderungen in Netz, Fahrplanlage und Angebot sollten keine negativen Auswirkungen auf die Schülerbeförderung haben

Gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan ist eine deutliche Angebotsverbesserung auf der Linie 510 (früher 512) zwischen Wendeburg und Peine mit verbesserter zeitlicher Anbindung des Gewerbegebietes Peine-Ost etabliert worden. Dazu werden Mittel des Regionalverbandes und des Landkreises bereitgestellt.

Die Buslinie 510 entspricht der Funktion einer Regiobuslinie (umwegfreie Verbindung vom Mittelzentrum zum Grundzentrum mit vertaktetem und verstetigtem Angebot. Gleiches gilt auch für die anderen Regiobuslinien im Kreisgebiet. Daher sollte die Linie 510 ebenfalls als Regiobuslinie finanziell bewertet werden.

Verbesserung des Fahrtenangebotes der Linie 515 und 503:

Die Linie 515 erschließt die südöstlichen Ortschaften der Stadt Peine (Dungelbeck, Schmedenstedt) und die östlichen Ortsteile der Gemeinde Ilsede (Münstedt, Oberg). Gemessen an der Bedienung anderer Relationen das derzeitige Angebot weitgehend unverändert und weist Bedienungslücken auf. In der SVZ (samstagnachmittags, sonntags) findet kein Angebot statt. Die Überprüfung einer Verbesserung wird daher weiterhin begrüßt, steht aber unter einem Finanzierungsvorbehalt. Sollten sich grundsätzlich keine zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten ergeben, sind Angebotsverbesserungen durch Mittel des

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

Landkreises nicht denkbar. Gleiches gilt für die Linie 503 (Peine – Handorf – Bülten – Groß Ilsede). Für den Südostast der Linie 503 ergibt sich eine Überlagerung mit der Linie 517.

Optimierung/Abstimmung des Angebotes der Linien 517 und 530, Anbindung des Klinikums
In der Relation Peine – Ilsede ist eine Abstimmung des Angebotes beider Linien sinnvoll, so dass dadurch eine Taktverdichtung entstehen würde. Das Klinikum Peine aus Richtung Süden wird durch einige Kurse der Linie 517 direkt angebunden. Es sollte geprüft werden, ob eine stetige Anbindung des Klinikums erfolgen kann. Dieses gilt umso mehr, wenn das östlich liegende Baugebiet, welches weiter in der Entwicklung ist, durch die Buslinie mit erschlossen werden soll.

E3.15 Teilnetz 51 Peine – Edemissen

Zum Teilnetz Edemissen gehören die von der ONS betriebenen Linien 500, 505, 506, 507 und 508.

Die Netzknoten Peine Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus) und Edemissen Rathaus (Bus/Bus) sollen die systematischen Verknüpfungsfunktionen sicherstellen. Darüber hinaus stellt der Bahnhof Dollbergen (Region Hannover) einen Verknüpfungspunkt dar.

Anbindung der Gemeinde Edemissen an die Eisenbahnstrecke Wolfsburg – Hannover

Aus Sicht des Landkreises Peine ist die direkte Anbindung des Nordkreises an die SPNV-Strecke Hannover – Wolfsburg wichtig. Durch die Etablierung des D-Tickets und der Absicht des Region Hannover als benachbarter Aufgabenträger, einbrechende Verkehre positiv zu bewerten, sollte wieder eine Buslinienverbindung zwischen Edemissen/Peine und einer Station an der SPNV-Strecke hergestellt werden. Am geeignetsten ist dies für den Bahnhof in Dollbergen, da dort eine geeignete Wendemöglichkeit ohne große Umwege vorhanden ist. Es ist zu prüfen, ob eine Anbindung über die Linie 500 oder 506 erfolgen kann. Wie bereits unter Punkt 2.1.7 ausgeführt, sollte auch geprüft werden, inwieweit das On-Demand-System „Sprinti“ aus der Region in die nächstgelegenen Siedlungsbereiche im VRB-Raum integriert werden kann, um eine Anbindung der Stationen und Bahnhöfe sicherzustellen.

Der Siedlungsbereich in der Gemeinde Edemissen ist geprägt von dispersen Strukturen. Um die gemeindlichen Verbindungen zu stärken, wird hier der Einsatz von flexo-Verkehren vorgeschlagen.

E3.16 Teilnetz 52 Vechelde – Wendeburg

Zum Teilnetz Peine Vechelde – Wendeburg gehören die von der KVM/PVG betriebenen Linien 509, 511, 510, 513, 514, 516, 518 (Bürgerbus Wendeburg), 560 und 566. Darüber hinaus verkehren dort die Linien 450 (Vechelde – Braunschweig) und 445 (Lengede – Braunschweig-West)

Als Netzknoten fungieren Peine Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus), Vechelde Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus), Broistedt Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus), Wendeburg Denkmal (Bus/Bus) sowie Vechelde Alte Post, Vallstedt Sudetenstraße und Braunschweig Rathaus/Schloss sowie zukünftig Braunschweig-West als neue SPNV-Station.

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

Für die Linie 445 der Braunschweiger Verkehrs- GmbH soll eine Ausweitung des Bedienungsangebotes zwischen Vallstedt, Wierthe und der Braunschweiger Weststadt überprüft werden. Bei Eröffnung des Bahnhaltdepot Braunschweig-West soll dieser angebunden werden.

Optimierung der Verknüpfung zwischen Linie 445 und 516, Umwandlung der Anruflinienfahrten in feste Fahrplanangebote der Linie 516

Die Linie 516 verbindet Lengede mit dem Bahnhof Vechede (Umstieg in Richtung Hannover) und erschließt das südliche Vechelder Gemeindegebiet. Bisher wird ein großer Teil des Angebotes nachfrageorientiert durchgeführt. Eine Umwandlung in ein festes Fahrplanangebot mindestens während der HVZ bei entsprechender Nachfrage ist verkehrlich wünschenswert, steht aber ebenfalls unter einen Finanzierungsvorbehalt. Die Linie trägt auch den unterschiedlichen Schulstandorten Rechnung und verbindet die Grundzentren untereinander mit den dazwischenliegenden Ortschaften. Gleiches gilt für die Linien 566 und 513 (Relevanz Schülerverkehr) zwischen Wendeburg und Vechede.

Anpassung des Angebotes der Linie 509 (Peine – Essinghausen- Duttonstedt – Meerdorf – Wipshausen)

Sollten Essinghausen und Duttonstedt durch stadtbusähnliche Verbindungen von Peine aus erschlossen werden, wird die Buslinie 509 in ihrer bisherigen Form obsolet. Es muss daher überprüft werden, inwieweit die Mobilitätsverhältnisse in Meerdorf und Wipshausen gewährleistet werden können, ggf. auch durch flexible Bedienungsformen.

E3.17 Teilnetz 53 Hohenhameln – Ilsede – Lengede

Zum Teilnetz Peine Ilsede gehören die von ONS betriebenen Linien 501, 502, 503, 504, 530 und 531.

Die Netzknoten mit Verknüpfungsfunktion sind Ilsede ZOB (Bus/Bus), Peine Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus), Broistedt Bahnhof (Bus/Zug und Bus/Bus), Hohenhameln Zimmerplatz und Mehrum Ortsmitte (Bus/Bus).

Achse SZ-Lebenstedt – Broisted – Lengede – Ilsede – Peine:

Diese wichtige Nord-Süd-Achse wird über die Buslinien 517 (Teilabschnitt) und 530 bedient. Dabei hat die Regiobuslinie 530 mehrere Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen. Um auch die Ringbedienung in Barbecke und Woltwiesche zu verändern, soll das Linienlauf bzw. das Betriebskonzept überprüft werden. Die Verknüpfung mit der KVG-Buslinie 640 soll verbessert werden.

Der Landkreis Peine regt an, die Einführung einer Landesbuslinie zwischen Peine und SZ-Lebenstedt zu prüfen. Genehmigungsrechtlich wären hier die Linien 530 der ONS und die 640 der KVG (Teilnetz 62) betroffen. Sollte ggf. langfristig die VPS-Strecke für den Personenverkehr reaktiviert werden, wäre die Einrichtung einer Landesbuslinie zurück zu nehmen.

Achse Peine – Ilsede – Hohenhameln (- Hildesheim):

Überprüfung des Bedienungskonzeptes der RegioBus-Linie 502:

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

Aufgrund der starken Ausrichtung der Linien 501 und auch 502 auf den Schülerverkehr soll das Betriebskonzept überarbeitet und attraktiver gestaltet werden.

Aus Sicht des Landkreises Peine wird eine Stärkung der Buslinie in Form einer konsequenten Vertaktung und einer direkteren Linienführung begrüßt.

Die Prüfaufträge des Regionalverbandes hinsichtlich der Ausweitung des Angebotes in den Abendstunden und außerhalb der schulrelevanten Zeiten werden positiv gesehen. Für Berufspendler sollten mehr direkte und damit schnellere Fahrten zwischen Peine und Hohenhameln angeboten werden. Zur fahrplanmäßigen Auslagerung der Schülerbeförderung könnte es sich anbieten mit zwei Liniennummern (wie z. B. bei den Linien 530 und 531) zu arbeiten. Die Liniennummer 520 könnte so auf den RegioBus-Charakter mit schnellen direkten Fahrten hinweisen, die Linie 502 auf indirekte Fahrten bzw. auf Angebote zu schulrelevanten Zeiten und Zielen. Im Zuge einer möglichen Neuordnung der Angebote der Linien 501 und 502 ist darauf zu achten, dass die Schulzentren vom Wohnort der Schülerinnen und Schüler in einer Reisezeit von maximal 60 Minuten erreicht werden können. Dieses setzt auch gesicherte Anschlüsse (vgl. Echtzeitprojekt) am Knotenpunkt Groß Ilsede ZOB voraus.

Derzeit sind systematische Anschlüsse in Hohenhameln mit dem Umstieg von der Linie 502 auf die Linie 25 der RVHi sind bisher nicht gewährleistet. Dadurch müsste der Zimmerplatz in Hohenhameln regelmäßig von der Linie 502 bedient werden. Es ist zu prüfen, ob die Buslinie 502 auf die SPNV-Linien RE60/RE70 am Bahnhof in Peine (Abfahrt und Ankunft aus Braunschweig) und auf die RVHi in Hohenhameln Zimmerplatz ausgerichtet werden könnten. Für Pendler aus dem Raum Peine stünde damit eine verlässliche Verbindung in den Landkreis Hildesheim zur Verfügung.

Aus finanzieller Sicht spricht sich der Landkreis Peine für die Prüfung der Einrichtung einer durchgehenden Landesbuslinie zwischen Peine und Hildesheim aus. Als Anbindung des Mittelzentrum Peine an das benachbarte Oberzentrum Hildesheim ist eine grundsätzliche Fördermöglichkeit durch das Land gegeben. Die Richtlinie zur Einrichtung von Landesbuslinien wird derzeit von der LNVG überarbeitet. Der Regionalverband sollte daher Kontakt zum benachbarten Aufgabenträger, den Landkreis Hildesheim und der LNVG aufnehmen.

Flexo-Verkehr Hohenhameln

Das On-Demand-Angebot wurde im Mai 2022 umgesetzt. Finanziert wird das Projekt nach dem Auslaufen der EFRE-Förderung weiterhin vom Regionalverband, dem Landkreis Peine und der Gemeinde Hohenhameln.

Aus Sicht der Beteiligten hat sich das Projekt bewährt. Sofern die Projektpartner eine gemeinschaftliche Finanzierung vorsehen, spricht sich auch der Landkreis Peine für eine Weiterentwicklung und das Erschließen weiterer Potentiale im Norden der Gemeinde Hohenhameln aus. Dadurch könnte auch die Linie 502 von der Feinerschließung herausgenommen werden. Auf Grund der unsicheren Finanzierung ist zu überlegen, ob der On-Demand-Verkehr bisherige Linienbusleistungen substituieren kann.

Nachrichtlich wird auf die Linie 948 der Regiobus Hannover (Hohenhameln – Hämelerwald) und die Linie 800 der üstra (Mehrum – Hannover-Südstadt) hingewiesen (Aufgabenträger Region Hannover).

Die Region plant, den Endpunkt der Linie 800 alternierend auf mehrere Endpunkte zu verlagern, womit sich der Takt in Mehrum halbieren würde. Aus Sicht des Landkreises wäre dieses noch akzeptabel.

E4 Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

Insbesondere durch den demografischen Wandel und die Vorgaben des BBG bestehen Anforderungen, die auf die Herstellung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit abzielen. Barrierefreiheit bezieht sich auf Zugangsstellen (Bahn- und Bussteige), Fahrzeuge und Informationen. Sukzessive werden die baulichen Anlagen von den Gemeinden und der Stadt Peine durch Förderung barrierefrei ausgestattet, gleiches gilt für den Einsatz von Fahrzeugen und Informationselementen durch die jeweiligen Kostenträger.

E 5 Fahrweg, Verkehrssteuerung

E5.1 Schienenverkehr

Im SPNV-Konzept 2030+ wird die Reaktivierung der Strecke Braunschweig – Harvesse vorgesehen. Derzeit wird die Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung des SPNV auf der Strecke mit verschiedenen Endpunkten untersucht. Der weiterführende Abschnitt Wipshausen – Harvesse ist im Potentialerhalt gelistet (vgl. Karte D2.1/3), der öffentliche Erwerb der Trasse von der DB-Netz ist allerdings aus Kostengründen verworfen worden.

Die Reaktivierung der Schienenverbindung Braunschweig – Wendeburg bietet zudem den Vorteil, dass Teile der Leistung – und damit aus der ÖSPV-Finanzierung – der Buslinie 560 herausgenommen werden könnten.

Die VPS-Strecke zwischen Peine – Ilsede – SZ-Lebenstedt – SZ-Bad ist ebenfalls im Potentialerhalt nach 2030 aufgeführt.

Weitere Reaktivierungen oder Neubauten von Strecken und Stationen sowie Elektrifizierung sind im Landkreis Peine nicht geplant.

E5.3 Bus

Störende Einflüsse auf den ÖSPV sind vorwiegend im städtischen Umfeld zu erwarten. Mittel zur Abhilfe sind die Anlage von Bussonderfahrstreifen, die Anlage von Haltestellenkaps, verkehrsbehördliche Anordnungen und Eingriffe in die Signaltechnik (ÖPNV-Beeinflussung). Es wird erwartet, dass die Straßenbaulastträger dafür sorgen, dass die durch den ÖPNV genutzten Straßen in einem ordnungsgemäßen Zustand gehalten werden.

E6 Zugangsstellen

Die Ansprüche der Fahrgäste an Komfort, Sauberkeit und Sicherheit sind zu berücksichtigen sowie Anforderungen, die sich aus dem geographischen Wandel, den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen oder den zunehmenden digitalen Informationsmöglichkeiten ergeben. Schriftliche Informationen sind auf Lesbarkeit und Verständlichkeit zu prüfen. Verknüpfungen unterschiedlicher Verkehrsarten ergeben sich durch Bike+Ride- (B+R) und Park+Ride-Anlagen (P+R).

Das Land Niedersachsen wird eine landesweite Plattform einrichten, in der alle Haltestelleninformationen abrufbar sind. Die Erhebung der Daten liegt in der Zuständigkeit der Aufgabenträger. Die Informationen werden offen über unterschiedliche Kanäle für Nutzer (Planungsträger, Fahrgäste) zur Verfügung gestellt. Der Aufbau eines datenbankbasierten Zugangsstellen-Katasters beim Regionalverband ist seit 2020 abgeschlossen.

E6.1 Verkehrsstationen (SPNV-Zugangsstellen)

Im Bereich des Regionalverbandes Großraum Braunschweig werden alle derzeit 46 Verkehrsstationen durch die DB InfraGo AG (Geschäftsbereich Personenbahnhöfe) betrieben. Ende 2024 sind mit zwei Ausnahmen alle Verkehrsstationen entweder bereits modernisiert oder in einem Förderprogramm zur Modernisierung aufgenommen.

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

Alle Verkehrsstationen sind an den Bahnsteigen mit Reisendeninformationssystemen ausgerüstet Fahrgastinformationsanzeiger (FIA) an den großen Stationen und digitale Stationsanzeiger (DAS bzw. DAS+) an den übrigen.

Einzelheiten zur Ausstattung und zur Zugänglichkeit der vorhandenen Verkehrsstationen sind in den Tabellen E6.1/1 und E6.1/2 zusammengefasst.

Künftig sollen einzelne Stationen mit Zuginformationsmonitoren (ZIM) ausgestattet werden. Die ZIM werden im Zugangsbereich der Stationen aufgestellt und ergänzen FIA und DSA. Alle Verkehrsstationen verfügen über eine Beschallung, die für Ansagen zu Verspätungen, Zugdurchfahrten, u. Ä. genutzt wird.

mobistATIONEN sind Stationen und Haltepunkte des SPNV und der nachfragestarken Haltestellen des ÖPNV mit einem weiterführenden Verkehrsangebot und privaten Verkehrsmitteln (gutachterliche Vorschläge für 200 Stationen)

E6.3 Bushaltestellen

Zugangsstellen inklusive ihrer Zuwegung sind funktionsgerecht und barrierefrei auszugestalten. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 vor. Auch wenn bis dahin keine Realisierung erfolgen muss, ist dieses Datum für die zuständigen Straßenbaulastträger (i. d. R. die Gemeinden) jedoch als Stichtag zu berücksichtigen. Es muss eine verbindliche Aussage vorliegen, in welcher Abfolge nach Priorität die geforderte Barrierefreiheit hergestellt werden soll. Ausnahmen müssen konkret benannt und begründet werden Hinsichtlich der Abarbeitung sind Prioritätsstufen aufgestellt worden:

Priorität 1: Zugangsstellen mit fahrplanmäßiger Verknüpfungsfunktion oder hohe Ein- und Aussteigerzahlen, Zugangsstellen für RegioBusse in Ortslagen, Zugangsstellen mit zielgruppenrelevanten Einrichtungen (Seniorenheime, Gesundheitseinrichtungen etc.)

Priorität 2: alle weiteren innerörtlichen Zugangsstellen, sofern nicht in Priorität 3

Priorität 3: alle innerörtlichen Zugangsstellen, für die keine Priorität der 1. Stufe vorliegt und deren Umgestaltung einen stark überdurchschnittlichen Finanzbedarf erfordert

Nicht barrierefrei hergestellt werden müssen sonstige Außerorts-Zugangsstellen, spezielle Haltestopps für den flexo-Verkehr sowie Zugangsstellen, die aufgrund der Topographie oder ungelöster Grundstücksfragen nicht umgebaut werden können.

Bei den Ausbaustandards sind hinsichtlich der Barrierefreiheit die entsprechenden Regelwerke und DIN-Normen. Eine Musterhaltestelle (Abbildung E6.3) wird als Standardlösung mit einer Bordhöhe von mindestens 16 cm an der 2. Tür empfohlen, um ein einheitliches System zu schaffen.

Die Ausstattung der Haltestellen ist ebenfalls in drei Kategorien differenziert. Sie variiert je nach Verkehrsbedeutung (Verknüpfungspunkt, Zahl der Ein- und Aussteiger).

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen wird i. d. R. von der LNVG aus Mitteln des NGVFG mit 75% der förderfähigen Ausgaben unterstützt (8 Bushaltestellen pro Jahr pro Kommune). Im Falle einer Förderzusage werden von den verbleibenden Eigenmitteln 50% durch den Regionalverband finanziert. Der Anteil barrierefreier Haltestellen im Landkreis Peine liegt derzeit bei rd. 25% (taktiles Leitsysteme bei 19%), daher herrscht hier noch ein hoher Bedarf

E6.4 Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride

Diese Verknüpfungsanlagen dienen der Multimodalität und sollten auf eine steigende Nachfrage dimensioniert werden.

E7 Fahrzeuge

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

E7.3 Busse

Die Dekarbonisierung des Nahverkehrs ist ein langfristiges und ambitioniertes Ziel, das eine enge Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Verwaltungen, Verkehrsunternehmen, Technologieanbietern und der Gesellschaft erfordert. Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG; Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 Clean Vehicle Directive /CVD) legt dazu verbindliche Mindestquoten für die Umsetzung der Vorgaben fest. Die Quote von schweren Nutzfahrzeugen wird anhand alternativer Antriebe und Kraftstoffe bemessen. Als sauber gelten hier Fahrzeuge, die beispielsweise mit Biokraftstoff, Wasserstoff, Erdgas oder Strom fahren. Im zweiten Referenzzeitraum (2026 bis Ende 2030) liegt die Beschaffungsquote für Busse im ÖPNV bei 65%.

Die derzeit eingesetzten Busse der PVG/KVM werden zu 100% konventionell angetrieben, bei der ONS gelten die eingesetzten Busse als emissionsarm.

Es ist zu berücksichtigen, dass bei der Erfüllung des SaubFahrzeugBeschG bzw. der CVD die Anschaffung neuer Busse deutlich verteuern wird. Derzeit liegt der Beschaffungspreis bei Bussen mit E-Antrieb ca. dreimal so hoch wie bei Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb. Zu bedenken ist auch, dass dann die heutigen Betriebshöfe nicht mehr den technischen Voraussetzungen (Brandschutz, Lärmemissionen) erfüllen werden und ggf. ersetzt werden müssen. Die daraus resultierenden Kosten werden mittelbar in die Refinanzierungsbeträge einfließen und die Bereitstellung des ÖSPV weiter verteuern. Die Anforderungen (z. B. Klimaanlage) an die einzusetzenden Fahrzeuge werden durch den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) weiter steigen. Auch dadurch wird es insgesamt zu Kostensteigerungen kommen.

E8 Fahrgastinformation

Projekt Echtzeit und betriebliche Anschlusssicherung:

Die Fahrgastinformation dient der Erleichterung zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vor, während und nach der Fahrt. Sie muss optisch und akustisch zur Verfügung stehen.

Bei der Bildung von Reiseketten kommt der Verkehrsmittel- und unternehmensübergreifender Sicherung von Anschlüssen eine große Bedeutung zu. Insbesondere im Ländlichen Raum ist aufgrund der geringen Fahrtenhäufigkeit die Sicherung von Anschlüssen besonders wichtig. Dazu spielt der Ausbau der technischen Infrastruktur in den Fahrzeugen und an den Zugangsstellen eine bedeutende Rolle. Im Rahmen des geförderten Echtzeitprojektes (Abweichungen vom Sollfahrplan) werden die aktuellen Fahrplandaten verbundweit in Fahrzeugen und weiteren Auskunftsmitteln zur Verfügung gestellt. Im Zeitraum von 2018 bis 2022 erfolgte die Beschaffung und Implementierung von 600 Bordrechnern, 750 Monitoren in den Fahrzeugen und 460 dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen an den wichtigen, nachfragestarken Haltestellen. Verbunden mit dem Ausbau der rechnergestützten Betriebsleitsysteme bei den Verkehrsunternehmen und der Anbindung der Verkehrsunternehmen im VRB an die norddeutsche zentrale Datendrehscheibe wird die Anschlusssicherung unternehmensübergreifend im VRB und den benachbarten Verkehrsräumen realisiert.

Fahrgastinformation an Zugangsstellen:

Das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderte Projekt HILDE (Haltestelleninformationen leicht, digital und in Echtzeit) wurde begonnen. Nach Abschluss beider Projekte werden ca. 560 Haltestellen mit einer dynamischen Fahrgastinformation versehen sein. Im Hinblick auf die insgesamt rund 5.700 Haltestellenmasten im Verbandsgebiet soll die dynamische Fahrgastinformation weiter ausgebaut werden, insbesondere im ländlichen und suburbanen Raum. Bei Umstiegen oder etwaigen Fahrtausfällen sind Informationen hierüber von großer Bedeutung. Aufgrund der vergleichsweise geringeren Investitionskosten soll der Ausbau energieautarker Anzeiger, wie über das Projekt HILDE an rund 100 Haltestellen erfolgreich abgeschlossen, geprüft und möglichst vorangetrieben werden.

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

E10 Tarif

Der Verkehrsverbund Region Braunschweig GmbH (VRB) wurde am 92.12.2016 als Nachfolger der Verbundgesellschaft Region Braunschweig mbH gegründet. Die Unternehmensstruktur des VRB wird fortlaufend überprüft.

Für den Verbundtarif soll eine kontinuierliche Weiterentwicklung unter Beteiligung aller Verbundpartner erfolgen. Für den Zeitraum 2025 bis 2029 sollen ggf. unter Einbeziehung gutachterlicher Begleitung verschiedene Themenkomplexe (z. B. Größe der Tarifzonen, Tarifzonensortiment) untersucht werden.

Durch die Einführung bundes- bzw. landesweiter Tarifangebote ist das Problem der Tarifübergänge zu den benachbarten Verkehrsräumen grundsätzlich entschärft worden. So sind mit nur einem „Fahrschein“ Ziele außerhalb des Verbundgebietes des RVB zu erreichen. Zum Angebot gehören u. a. der Niedersachsentarif mit integrierter Anschlussmobilität (E10.2) und das Deutschlandticket (E10.3).

E10.5 Übergänge zu benachbarten Verkehrsräumen

Übergänge zur Region Hannover und zum Landkreis Hildesheim

Für verkehrsgebietsübergreifende Fahrten im SPNV im Übergang zur Region Hannover besteht weiterhin die Möglichkeit im Rahmen des GVH-Regionaltarifs Zeitkarten mit einer durchgehenden Fahrtberechtigung für den GVH und angrenzende Bereiche des VRB zu erwerben. Diese Übergangsregelungen gelten für die Stationen Peine und Vöhrum.

Aus Sicht des Landkreises sollte zusätzlich auch eine Integration der Station Vechede geprüft werden (im Landkreis Gifhorn besteht diese Regelung z. B für die weiter entfernte Station Calberlah), auch wenn sich dieses als nachrangig erweisen sollte, solange das D-Ticket als Alternative angeboten wird.

Neben diesen Übergangsbestimmungen im SPNV bestehen weitere Übergangsregelungen auch für den ÖSPV (GVH-Buslinie von Hohenhameln nach Hämelerwald und RVHi-Buslinie nach Hildesheim sowie mit dem Flexo-Verkehr zum S-Bahnhof Algermissen).

E11 Vertrieb

Neben den klassischen Vertriebswegen von Fahrkarten (personenbedingter Vertrieb, Vertrieb über Fahrausweisautomaten) kommt dem digitalen Vertrieb eine immer größere Bedeutung zu (z. B. Vertrieb über die Apps „DB Navigator“ und „FAIRTIQ“. Mit Hilfe der letztgenannten App ist ein innovativer Check-in/Be.out-Vertriebskanal verfügbar, der die Suche nach dem passenden, günstigsten Ticket übernimmt und abrechnet.

E12 Betrieb, Service

Neben den Aspekten der Sicherheit und der Verlässlichkeit ist im Bereich der Information das Einrichten einer zentralen Servicestelle und Beschwerdemanagements mit einheitlicher Rufnummer geplant.

Bei den vom Landkreis Peine gemachten Erfahrungen eines Betreiberwechsels im Busbereich ist ein zentrales Beschwerdemanagement hilfreich und wird die Mitarbeiter in der Kreisverwaltung entlasten.

E13 Innovationen

Derzeit werden intelligente Infrastrukturen und innovative Mobilitätsdienstleistungen in die Praxis gebracht. Es handelt sich dabei i. d. R. um geförderte Projekte:

- Echtzeit und Digitalisierung der Kundeninformation

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

- Digitalisierung von Ticketing und Vertrieb
- On-Demand-Verkehre
- Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistungen
- Erfassung und Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Abschnitt F Finanzierung und Förderung

Dem Regionalverband Großraum Braunschweig stehen zur Bewältigung seiner Aufgaben verschiedene Finanzierungsquellen zur Verfügung.

Die Verbandsmitglieder finanzieren wesentliche Aufgaben des Regionalverbandes durch die Verbandsumlage, ein Teil davon wird zur Finanzierung von RegioBus-Leistungen verwendet. Zusätzlich werden durch bilaterale Refinanzierungsverträge zwischen dem Regionalverband und den Verbandsgliedern weitere ÖSPV-Leistungen (lokale Verkehre) finanziert.

Der Bund stellt auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Steuermittel den Ländern zur Finanzierung des ÖPNV (insbesondere des SPNV) zur Verfügung. Diese Mittel verteilt das Land Niedersachsen nach einem festen Schlüssel an die Aufgabenträger. Durch die Revision des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (§ 7 NNVG) stehen den Aufgabenträgern zusätzliche Mittel zur Verfügung (Kommunalisierung der 45a PBefG-Mittel aus der Schülerbeförderung (§7a NNVG) und Finanzmittel zur Stärkung des ländlichen Raumes (§ 7b NNVG)). Eine Übersicht über die Finanzierungsquellen der Jahre 2025 bis 2029 steht in den Tabellen F1.1, F1.2/1 und F1.2/2 im Beteiligungsentwurf des NVP zur Verfügung.

Demgegenüber stehen die Aufwendungen für Betriebsleistungen (differenziert nach SPNV und ÖSPV) und Investitionen (Strecken- und Stationsaus- und Neubau, ÖSPV-Haltestellen mit Umfeld, Kosten für digitale Vorhaben). Dazu kommen Kosten für Tarif, Vertrieb und Marketing sowie der Finanzbedarf für verbandsübergreifende Tarife.

Die Betriebskostenaufstellungen können jeweils den Tabellen F2.1 und F2.2 entnommen werden.

Grundsätzliches zur ÖSPV-Finanzierung:

Das Defizit der Busverkehrsunternehmen (durch Anwendung des Gemeinschaftstarifes und den damit verbundenen Einnahmeverlusten gegenüber den einzelnen Haustarifen) wurde bisher durch Anwendung der allgemeinen Vorschrift von den Verbandsgliedern über den Regionalverband ausgeglichen, zukünftig erfolgt dieses über einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag. Darüber hinaus gibt es zwischen den Verbandsgliedern Refinanzierungsverträge zur Verlustabdeckung der Verkehrsunternehmen von zusätzlichen Verkehrsleistungen. Dem Regionalverband stehen nach der Novellierung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (§ 7 b NNVG) zusätzliche Mittel zur Verbesserung bzw. Implementierung neuer Angebote im ländlichen Raum zur Verfügung. Es war bisher vorgesehen, dass der Regionalverband 50% der Kosten für die zusätzlichen Angebote im Rahmen der des finanziellen Spielraumes übernimmt wird, sofern die andere Hälfte von den jeweiligen Verbandsgliedern refinanziert werden würde. Durch die finanzielle Entwicklung ist es nicht ausgeschlossen, dass sich der Regionalverband aus der Kofinanzierung zurückziehen könnte. Eine komplette Übernahme der Kosten kann vom Landkreis grundsätzlich nicht erfolgen. Bei einer geplanten nennenswerten Ausweitung der Verkehrsleistung im ÖPNV – wie von den Gemeinden teilweise vorgesehen – ist es notwendig, dass die Mitgliedskommunen zu einer Beteiligung bei der Finanzierung der Verbesserung innergemeindlicher Verkehrsangebote bereit sind. Bei neuen Angeboten nach § 7 b NNVG wird weiterhin die finanzielle Beteiligung des Regionalverbandes erwartet. Das

Referat 4

Digitalisierung und Infrastruktur

einwerben von Fördermitteln wird begrüßt, ist aber durch die zeitliche Befristung des Einsatzes der Fördermittel auch kritisch unter dem Nachhaltigkeitsaspekt zu sehen. Durch gesellschafts- (u. a. auch Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge und Erhalt eines flächendeckenden ÖPNV) und umweltpolitische Ziele mit der Mobilitätswende, ist die Förderung des Umweltverbundes – und damit auch des ÖPNV unabdingbar. Ein akzeptabler ÖPNV, der weitere Anteile am Modal Split (Aufteilung der Verkehrsarten) gewinnen soll, muss entsprechend attraktiv hinsichtlich des Angebotes (Fahrtenangebot und Vertaktung) und der Infrastruktur (z. B. Einsatz moderner, barrierefreier Fahrzeuge und Haltestellen sowie verbesserter Kundenkommunikation) sein. Dieses führt allerdings auch dazu, dass von den Akteuren zusätzliche Finanzmittel bereitgestellt werden müssen.

Durch die allgemeine Kostenentwicklung ist das von den Verbandsgliedern zu tragende Defizit in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Die Ablösung der allgemeinen Vorschrift zu Gunsten eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) nach Verordnung 1370 durch den Aufgabenträger wird darüber hinaus zu einer weiteren Erhöhung führen.

Nach § 7 (1) NNVG können im Bereich des Regionalverbandes Großraum Braunschweig nur noch bis zum 31.12.2026 Mittel aus den Leistungen für den SPNV zur Finanzierung des ÖSPV herangezogen werden. Dadurch entsteht beim Aufgabenträger ab 2025 eine Finanzierungslücke, die bisher nicht geschlossen werden konnte. Neben möglichen Einsparungen durch Angebotsreduzierungen im ÖSPV wird auch eine Erhöhung der Verbandsumlage diskutiert. Die kommunale Finanzsituation bietet diesbezüglich nur wenig Spielraum, um noch einen genehmigungsfähigen Haushalt aufstellen zu können.

Aus Sicht des Landkreises Peine ist es daher unabdingbar, das Vorgaben zur Mindestbedienung / Qualitätsanforderungen im Nahverkehrsplan nicht statisch sind und im Fall einer vereinbarten Leistungsreduzierung aus Kostengründen keinen Hinderungsgrund dafür darstellen.



Beschlussvorlage	Vorlagennummer: 2025/076
Federführend: Referat Landrat, Kreistag und Öffentlichkeitsarbeit	Status: öffentlich
	Datum: 15.05.2025

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Gleichstellung, zentrale Verwaltung und Feuerschutz (Vorberatung)	02.06.2025	Ö
Kreisausschuss (Vorberatung)	18.06.2025	N
Kreistag des Landkreises Peine (Entscheidung)	18.06.2025	Ö

Im Budget enthalten:	nein	Kosten (Betrag in €):	---
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	nein	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	nein	Bildung	nein
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	nein		

Antrag von KTA Schampera auf Prüfung der Möglichkeiten zur Bildung einer "Region Braunschweig" nach dem Vorbild Hannover

Beschlussvorschlag:

Der Antrag wird abgelehnt.

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

In den für die Bildung einer Region Braunschweig notwendigen Städten und Landkreisen besteht kein Interesse an einer Region Braunschweig nach dem Vorbild der Region Hannover. Der Landrat hat mit den entsprechenden Hauptverwaltungsbeamten über dieses Thema gesprochen.

Eine tiefergehende Prüfung der Möglichkeiten ist somit nicht erforderlich.

Schlussfolgerung:

Die Bildung einer Region Braunschweig wird von der Kreisverwaltung und den umliegenden Kommunen kritisch gesehen und nicht weiterverfolgt.

Anlagen

Antrag KTA Schampera – Prüfauftrag Bildung Region BS

Martin Schampera (Volt)

Landkreis Peine
Herrn Landrat
Henning Heiß
Burgstraße 1
31224 Peine

Referat Landrat

LR ☒ EKR ☒ I ☐ II ☐ III ☐

FD: ☒ ☒

Eingang 23. APR. 2025

erforderlich: ☒ zur weiteren Bearbeitung
☐ Bericht ☐ Rücksprache LR
Sonstiges: ☒ Kenntnis ☐ zum Verbleib
WV: Hz: ☒

21. April 2025

Prüfung der Möglichkeiten zur Bildung einer „Region Braunschweig“ nach dem Vorbild der Region Hannover

Sehr geehrter Herr Landrat Heiß,

der Kreistag möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen und dem Kreistag eine Einschätzung vorzulegen,

1. welche rechtlichen, organisatorischen und politischen Voraussetzungen für die Bildung einer „Region Braunschweig“ nach dem Modell der Region Hannover bestehen,
2. welche Landkreise und kreisfreien Städte (z. B. Braunschweig, Wolfsburg, Salzgitter, Wolfenbüttel, Gifhorn, Helmstedt) für eine solche Kooperation in Betracht kommen könnten und wie deren grundsätzliche Positionierung zu einer möglichen Regionalstruktur ist,
3. welche Chancen und Herausforderungen eine solche Struktur insbesondere für den Landkreis Peine mit sich bringen würde – unter Berücksichtigung von
 - kommunaler Selbstverwaltung,
 - Aufgabenverlagerung (z. B. ÖPNV, Abfallwirtschaft, Regionalplanung),
 - finanziellen Auswirkungen,
 - demokratischer Legitimation (z. B. direkt gewähltes Regionsparlament),
4. ob es bereits bestehende regionale Kooperationen oder Gremien gibt, auf denen eine intensivere Zusammenarbeit aufbauen könnte,
5. wie ein möglicher weiterer Beteiligungsprozess mit den Nachbarkommunen gestaltet werden könnte.

Begründung:

Die Region Hannover zeigt seit mehr als zwei Jahrzehnten, dass eine gebündelte Struktur in bestimmten Aufgabenbereichen zu mehr Effizienz, besserer Koordination und größerem politischem Gewicht führen kann. Vor dem Hintergrund gemeinsamer Herausforderungen in der Metropolregion Braunschweig (z. B. Mobilität, Fachkräftemangel, Strukturwandel, Klimaschutz) erscheint es sinnvoll zu prüfen, ob ein vergleichbares Modell für unsere Region geeignet sein könnte. Dies vor allen auch unter der anhaltenden schlechten Haushaltslage der meisten Landkreise und kreisfreien Städte. Überlegungen wie Kosten durch Zusammenlegung von Aufgaben und Zuständigkeiten gespart werden können, sind daher unvermeidlich.

Eine fundierte Bewertung ist erforderlich, um den politischen Diskurs faktenbasiert führen zu können und mögliche nächste Schritte vorzubereiten.

Diesen Prüfauftrag bitte ich in der Beratungsreihenfolge gem. §§ 54, 64 und 71 NKomVG zunächst im Ausschuss für Gleichstellung, Zentrale Verwaltung und Feuerschutz, anschließend im Kreisausschuss und abschließend im Kreistag zu beraten.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by a horizontal line.

Martin Schampera (Volt)
Mitglied im Kreistag Peine



Beschlussvorlage	Vorlagennummer: 2025/077
Federführend: Referat Landrat, Kreistag und Öffentlichkeitsarbeit	Status: öffentlich
	Datum: 15.05.2025

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Gleichstellung, zentrale Verwaltung und Feuerschutz (Vorberatung)	02.06.2025	Ö
Kreisausschuss (Vorberatung)	18.06.2025	N
Kreistag des Landkreises Peine (Entscheidung)	18.06.2025	Ö

Im Budget enthalten:	nein	Kosten (Betrag in €):	---
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	nein	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	nein	Bildung	nein
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	nein		

Antrag von KTA Schampera zur Durchführung von Sitzungen des Kreistages in den Ortschaften des Landkreises Peine

Beschlussvorschlag:

Der Antrag wird abgelehnt.

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Die derzeitige Praxis, die Sitzungen des Kreistages in der Aula des Ratsgymnasiums Peine durchzuführen, hat sich bewährt.

Der zentrale Sitzungsort in unmittelbarer Nähe zur Kreisverwaltung gewährleistet eine gute Erreichbarkeit – sowohl für Mitglieder des Kreistages als auch für interessierte Bürgerinnen und Bürger. Durch die Lage im Stadtgebiet Peine besteht eine Anbindung an den ÖPNV sowie ausreichend Parkraum in fußläufiger Entfernung.

Die Aula des Ratsgymnasiums erfüllt die notwendigen Anforderungen an eine barrierefreie Nutzung, sodass auch mobilitätseingeschränkte Personen uneingeschränkt an den Sitzungen teilnehmen können. Nicht alle potenziellen Veranstaltungsorte in den Ortschaften des Landkreises verfügen über vergleichbare Voraussetzungen.

Die Sitzungen des Kreistages erfordern eine stabile technische Infrastruktur – insbesondere hinsichtlich der Beschallung und Präsentationstechnik. Die Aula ist hierfür dauerhaft ausgestattet. Ein Wechsel des Tagungsortes würde mit zusätzlichem personellen und logistischen Aufwand verbunden sein, etwa durch Transport, Auf- und Abbau der Technik

oder Einrichtung temporärer Netzwerklösungen. Dies verursacht zusätzliche Kosten und birgt das Risiko technischer Störungen.

Darüber hinaus fördert der feste Sitzungsort die Planungssicherheit und unterstützt eine effiziente Sitzungsorganisation.

Schlussfolgerung:

Im Interesse der Funktionalität, Inklusion und wirtschaftlichen Durchführung von Kreistagssitzungen ist der bisherige zentrale Tagungsort beizubehalten.

Anlagen

Antrag KTA Schampera – Tagung Ortschaften

Martin Schampera (Volt)

Landkreis Peine
Herrn Landrat
Henning Heiß
Burgstraße 1
31224 Peine

Referat Landrat
LA ☒ EKR ☒ I ☐ II ☐ III ☐
FD: RA

Eingang 24. APR. 2025

erforderlich: ☒ für weitere Bearbeitung
☒ Sachf. ☐ Rücksprache LR
Sonstiges: ☒ Kenntnis ☐ zum Verbleib
WV Hz: sk

21. April 2025

Antrag zur Durchführung von Sitzungen des Kreistages in den Ortschaften des Landkreises Peine

Sehr geehrter Herr Landrat Heiß,

der Kreistag möge beschließen:

Die Sitzungen des Kreistages Peine werden in regelmäßigen Abständen auch in den Ortschaften des Landkreises Peine durchgeführt.

Dieser Schritt soll die Bürgerbeteiligung und die Transparenz der politischen Entscheidungsprozesse in unserer Gemeinde stärken und den direkten Dialog zwischen dem Kreistag und den Bürgern fördern.

Begründung:

1. Bessere Erreichbarkeit und Bürgernähe:

- Aktuell finden die Kreistagssitzungen nur in Ortschaften Ilsede und Peine statt. Dies kann für Bürger aus den Ortschaften mit einem höheren Aufwand verbunden sein, insbesondere für ältere oder mobilitätseingeschränkte Bürger. Durch die Durchführung von Kreistagssitzungen in den Ortschaften vor Ort könnten die Sitzungen für mehr Bürger zugänglich und erreichbar werden.

2. Förderung der Bürgerbeteiligung:

- Wenn Kreistagssitzungen direkt in den Ortschaften stattfinden, wird die Teilnahme der Bürger an den Sitzungen gefördert. Die Bürger können sich leichter einbringen und ihre Anliegen direkt an den Kreistag vortragen. Dies könnte auch das Vertrauen der Bürger in die Kommunalpolitik stärken und die Identifikation mit dem Kreis Peine erhöhen.

3. Wertschätzung der ländlichen Ortschaften:

- Eine rotierende Durchführung von Kreistagssitzungen in den Ortschaften könnte das Gefühl der Gleichwertigkeit und Wertschätzung gegenüber allen Teilen des Kreises stärken. Jede Ortschaft bekommt die Möglichkeit, Gastgeber einer Kreistagssitzung zu sein und ihre Anliegen in einem direkten Umfeld zu präsentieren.

4. Technische Machbarkeit:

- Die Durchführung von Kreistagssitzungen in den Ortschaften sollte technisch gut umsetzbar sein, da viele Ortschaften über geeignete Räumlichkeiten wie Dorfgemeinschaftshäuser oder Gemeindezentren verfügen, die ausreichend Platz bieten. Bei Bedarf könnten auch die Kosten für Technik und Organisation geprüft werden.

Eine Rotationsregelung ist sinnvoll, nach der die Kreistagssitzungen in den verschiedenen Ortschaften der Gemeinde stattfinden. Dies könnte beispielsweise halbjährlich der Fall sein, wobei die genauen Details wie Terminierung und Räumlichkeiten im Vorfeld bekannt gegeben werden.

Diesen Prüfauftrag bitte ich in der Beratungsreihenfolge gem. §§ 54, 64 und 71 NKomVG zunächst im Ausschuss für Gleichstellung, Zentrale Verwaltung und Feuerschutz, anschließend im Kreisausschuss und abschließend im Kreistag zu beraten.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Schampera (Voll)
Mitglied im ~~Gemeinderat Leograde~~
Kreistag Peine



Informationsvorlage	Vorlagennummer: 2025/075
Federführend: Fachdienst Straßenverkehr	Status: öffentlich
	Datum: 15.05.2025

<i>Beratungsfolge (Zuständigkeit)</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Gleichstellung, zentrale Verwaltung und Feuerschutz (Kenntnisnahme)	02.06.2025	Ö
Kreisausschuss (Kenntnisnahme)	18.06.2025	N

Im Budget enthalten:	nein	Kosten (Betrag in €):	---
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	nein	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	nein	Bildung	nein
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	nein		

Anfrage Gruppe CDU/FDP zur Verkehrssituation in Denstorf

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Anfrage der CDU-/FDP-Gruppe vom 15.04.2025

Die Fragen der Gruppe zu der Verkehrs- bzw. Parksituation in der Hindenburgstrasse (K52 Ortsdurchfahrt Denstorf) werden wie folgt beantwortet:

1. Die Örtlichkeit in Denstorf ist der Straßenverkehrsbehörde bekannt. Zwischenzeitlich haben schon mehrere Privatpersonen bzw. auch die Gemeindeverwaltung dieses Thema angesprochen.
2. Die Örtlichkeit wurde durch das zuständige Sachgebiet persönlich in Augenschein genommen. Auch hat eine anonymisierte Seitenradar-Messung über einen Zeitraum von einer Woche stattgefunden. Die gefahrenen Geschwindigkeiten können fast als vorbildlich bezeichnet werden. 85% der Verkehrsteilnehmer fahren Geschwindigkeiten bis 52 km/h; 50% sogar nur bis 45 km/h. Lt. Polizeikommissariat Peine gibt es in diesem Bereich kein Unfallgeschehen.
3. Die Straße ist auf eine Fahrbahnbreite von 6,20m ausgebaut. Im Kurvenbereich ist die Straße sogar auf 6,50m aufgeweitet. Während des Ortstermins haben vor

Hausnummer 8 Fahrzeuge geparkt. Eine Unübersichtlichkeit bzw. Nichteinsehbarkeit des Straßenverlaufs war aufgrund der Fahrbahnbreite nicht feststellbar.

4.

Vor Hausnummer 6 gibt es einige Grundstückszufahrten, die mit einem abgesenkten Bord versehen sind. Nach § 12 Abs. 3 Nr. 5 Straßenverkehrsordnung (StVO) ist das Parken an diesen Stellen unzulässig. Ferner sieht die StVO sogar ein Halteverbot u.a. an unübersichtlichen Straßenstellen vor (§ 12 Abs. 1 Nr. 1). Das bedeutet, dass ein Halte- und Parkverbot an dieser Stelle bereits kraft Gesetzes gegeben ist. Eine darüberhinausgehende zusätzliche Beschilderung schließen die Verwaltungsvorschriften zur StVO aus. Hier heißt es: „Verkehrszeichen, die lediglich gesetzliche Regelungen wiedergeben, sind nicht anzuordnen.“

5. Aufgrund der vorstehen Ausführungen gibt es keine Möglichkeit der Anordnung eines Verbotes.
6. Eine Überprüfung hat den vorstehenden Ausführungen zur Folge stattgefunden. Eine Umsetzung kann nicht erfolgen (s.o.).

Ergänzende Anfrage vom 14.05.2025

1. Die Verwaltung teilt die Auffassung, Verstöße gegen geltendes Recht durch das Aufstellen von Verkehrsschildern zu begegnen, nicht. Die Grundlage für das Aufstellen von Verkehrsschildern bzw. den Grund für den Ausschluss wurde zu Frage 3 der ursprünglichen Anfrage beantwortet.
2. (Entfällt)
3. Die unrechtmäßige Anordnung von Halteverboten durch andere untere Straßenverkehrsbehörden führt nicht zur Rechtmäßigkeit der Anordnung durch die hiesige Straßenverkehrsbehörde.
4. Wie vorstehend ausgeführt, handelt es sich um keine bekannte Gefahrenstelle. Es gibt kein Unfallgeschehen. Anwohnerbeschwerden hinsichtlich zugeparkter Grundstückszufahrten sind nicht erfolgt. Die Ahndung des Abparkens von Fahrzeugen der Grundstückseigentümer vor ihren eigenen Zufahrten wird als nicht opportun angesehen. Bis zum vergangenen Jahr wurde die Überwachung des ruhenden Verkehrs durch Mitarbeiter der Gemeinde Vechelde, die zu Verwaltungsvollzugsbeamten des Landkreises bestellt waren, durchgeführt. Weder vor dem Ausbau der Hindenburgstrasse, noch danach gab es eine Notwendigkeit in diesem Bereich die Kontrollen zu intensivieren.
5. Weder aus § 1 (gegenseitige Rücksichtnahme) noch aus § 45 (Gefahrenstelle) StVO ergibt sich bezogen auf die Hindenburgstrasse eine Pflicht zum gefahrenabwehrrechtlichen Handeln, da kein Unfallgeschehen zu verzeichnen ist.

Stellungnahme zu der Begründung

Die Abwehr einer Gefahr, hier die Verstöße gegen die StVO (eine Rechtsordnung) gelingt nur durch die Beseitigung der Gefahr, sprich durch das Abschleppen eines Fahrzeugs. Das Verhängen eines „Knöllchens“ beseitigt die Gefahr hingegen nicht.

Anlagen



Freie
Demokraten

Peine **FDP**

KREISTAGSFRAKTION PEINE

CDU/FDP-Gruppe im Kreistag Peine • Freiligrathstr. 4 • 31224 Peine

Referat Landrat

LR ☒ EKR ☒ I ☐ II ☐ III ☐

FD: 17,25

DER
GRUPPENSPECHER

Landkreis Peine
Herrn Landrat
Henning Heiß
Burgstraße 1
31224 Peine

Eingang 22. APR. 2025

erforderlich: ☒ zur weiteren Bearbeitung
☐ Bericht ☐ Rücksprache LR
☒ Kenntnis ☐ zum Verbleib
Sonstiges: WV: Hz: SA

15. April 2025

Anfrage gemäß § 56 NKomVG zur Verkehrssituation in der Hindenburgstraße, Denstorf

Sehr geehrter Herr Landrat Heiß,

die Gruppe CDU/FDP im Kreistag Peine stellt gemäß § 56 NKomVG folgende Anfrage zur schriftlichen Beantwortung:

Sachverhalt:

Nach der Sanierung der K52, Ortsdurchfahrt Denstorf (Hindenburgstraße), wurde wiederholt durch Bürgerinnen und Bürger der Ortschaft Denstorf auf eine aus ihrer Sicht gefährliche Parksituation hingewiesen.

Im Bereich zwischen den Hausnummern Hindenburgstraße 6 und 8 werden regelmäßig mehrere Pkw am rechten Fahrbahnrand in Fahrtrichtung Sonnenberg abgestellt. Die örtliche Straßenführung ist dort aufgrund einer Kurve unübersichtlich.

Die geparkten Fahrzeuge führen insbesondere bei Begegnungsverkehr, etwa mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen oder Lkw aus der nahegelegenen Kiesgrube Sonnenberg, zu erheblichen Engpässen. Eine Ausweichmöglichkeit besteht dann nicht mehr. Dies stellt aus Sicht der Anwohner und der CDU/FDP-Gruppe ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, welches geeignet ist, § 1 Abs. 2 sowie § 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 StVO zu berühren (Vermeidung von Gefährdungen und Parkverbot an unübersichtlichen Straenstellen und in Kurven).

- 2 -

CDU-Fraktionsvors.und Gruppensprecher: Michael Kramer
FDP-Vertreter: Jan Wouter van Leeuwen

Kontakt: CDU/FDP-Gruppe im Kreistag Peine
Freiligrathstraße 4
31224 Peine
kreistagsfraktion@cdu-peine.de
05171-15033

Anfrage an die Kreisverwaltung:

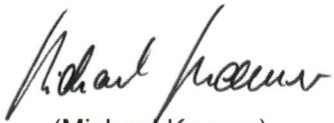
1. Ist dem Landkreis als Straßenbaulastträger bzw. als zuständige Behörde nach § 45 Abs. 1 StVO die Parksituation in der Hindenburgstraße (K52, Ortsdurchfahrt Denstorf) bekannt?
2. Wurden seit der Fertigstellung der Sanierung Verkehrszählungen, Unfallstatistiken oder andere verkehrsanalytische Maßnahmen im genannten Abschnitt durchgeführt?
3. Sieht die Verwaltung auf Grundlage der geltenden Regelungen der StVO (insbesondere § 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 sowie § 45 StVO) eine Notwendigkeit zur verkehrsbehördlichen Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots oder Parkverbots zwischen den Hausnummern 6 und 8?
4. Welche Maßnahmen wären ggf. erforderlich, um ein solches Verbot verkehrsrechtlich anzuordnen (z. B. Ortsbesichtigung, Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde, Beschlusslage, Beschilderung)?
5. In welchem Zeitraum könnte eine Überprüfung und ggf. Umsetzung einer entsprechenden Maßnahme erfolgen?

Begründung:

Die Anfrage erfolgt im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie zur vorbeugenden Gefahrenabwehr. Gemäß § 1 Abs. 1 NKomVG dient das Verwaltungshandeln dem Wohl der Einwohnerinnen und Einwohner. Die Schaffung sicherer Straßenverhältnisse ist dabei ein zentraler Bestandteil.

für die CDU/FDP-Gruppe im Kreistag Peine bittet ich um schriftliche Beantwortung, bzw. Mitteilung des Sachstandes, sowie Behandlung/Information in den Ausschüssen (KA, AZVF) des Kreistages zu folgenden Punkten:

Mit freundlichem Grüßen



(Michael Kramer)
-Vorsitzender CDU-Fraktion-



(Enrico Jahn)
-Stellv. Vorsitzender CDU Fraktion-

CDU/FDP-Gruppe im Kreistag Peine • Freiligrathstraße 4 • 31224 Peine

Referat Landrat
LR: ☒ I ☒ II ☒ III ☐
FD: 17

**DER
GRUPPENSPRECHER**

Landkreis Peine
Herrn Landrat
Henning Heiß
Burgstraße 1
31224 Peine

Eingang 15. MAI 2025

erforderlich: ☒ zur weiteren Bearbeitung
☒ Bericht ☐ Rücksprache LR
Sonstiges: ☒ Kenntnis ☐ zum Verbleib
WV: Hz: sh

14. Mai 2025

Anfrage gemäß § 56 NKomVG:

**Betr.: Verkehrsgefährdung durch Parkvorgänge in der Hindenburgstraße (K52) in
Denstorf – rechtliche Bewertung und Maßnahmen der Verkehrsüberwachung**

Sehr geehrter Herr Landrat,

namens der Gruppe CDU/FDP im Kreistag Peine stelle ich folgende Anfrage zur schriftlichen Beantwortung:

Die Antwort der Verwaltung auf die Mail eines Anwohners zur Verkehrssituation zwischen Hindenburgstraße 6 und 8 in Denstorf führt aus, dass das Parken in unübersichtlichen Kurven gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 2 StVO bereits unzulässig sei und daher keine weitere Beschilderung erforderlich oder möglich sei. Gleichzeitig wird festgestellt, dass dort regelmäßig Fahrzeuge abgestellt sind – teilweise auch vor Grundstückszufahrten – was ebenfalls gemäß § 12 Abs. 3 StVO unzulässig ist.

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

1. Teilt die Verwaltung die Auffassung, dass bei einer offensichtlichen, fortdauernden Missachtung von Verkehrsregeln durch Falschparker die Möglichkeit zur verkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO besteht – etwa in Form eines eingeschränkten Haltverbots – um die bestehende Gefahrenlage zu entschärfen?
- 2.

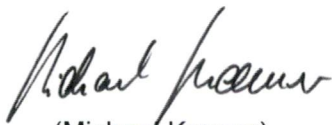
- 2 -

3. Falls nein: Wie begründet die Verwaltung, dass in vergleichbaren Fällen in Niedersachsen durch die unteren Straßenverkehrsbehörden sehr wohl Haltverbote mit entsprechender Beschilderung angeordnet wurden?
4. Warum erfolgen trotz des dem Landkreis bekannten rechtswidrigen Parkverhaltens (Parken vor Einfahrten, in Kurven) keine regelmäßigen, kurzfristigen Kontrollen des ruhenden Verkehrs in diesem Bereich durch die Verkehrsüberwachung des Landkreises?
5. Wie bewertet die Verwaltung die Pflicht zur Gefahrenabwehr im Sinne der §§ 1, 45 StVO in Verbindung mit § 4 NKomVG und dem staatlichen Schutzauftrag für Leib, Leben und Eigentum der Einwohnerinnen und Einwohner?

Begründung:

Das Unterlassen von Verkehrsüberwachung oder verkehrsregelnden Maßnahmen bei bekannten, wiederholten Verstößen gegen § 12 StVO stellt aus unserer Sicht eine Gefährdungslage dar, die behördlich aufzulösen ist. Die Verwaltung kann sich nicht auf bestehende gesetzliche Verbote berufen, wenn diese faktisch nicht eingehalten werden und gleichzeitig keine effektive Kontrolle stattfindet.

Mit freundlichem Grüßen



(Michael Kramer)

-Vorsitzender CDU-Fraktion-



(Enrico Jahn)

-Stellv. Vorsitzender CDU Fraktion-