

Betreff:**Aufstellung des Nahverkehrsplans 2020 für den Großraum Braunschweig;
Stellungnahme der Stadt im Beteiligungsverfahren gem. § 6 Abs. 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

27.08.2019

BeratungsfolgePlanungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)**Sitzungstermin**

04.09.2019

Status

Ö

10.09.2019

N

Beschluss:

„Die Stellungnahme der Stadt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan 2020 für den Großraum Braunschweig wird beschlossen.“

Sachverhalt:**Beschlusskompetenz:**

Die Beschlusskompetenz des Verwaltungsausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 2 S. 1 NKomVG. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Entscheidung zu einer städtischen Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan für den Großraum Braunschweig um eine Angelegenheit, über die weder der Rat oder die Stadtbezirksräte zu beschließen haben noch der Oberbürgermeister zuständig ist. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses. Diese wurde auch nicht auf einen Ausschuss gemäß § 6 Hauptsatzung übertragen. Daher bleibt es bei der Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

Der NVP ist ein wichtiges Instrument zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Als Aufgabenträger des ÖPNV (Schienenverkehr und straßenbundener Verkehr) im Sinne des § 4 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) ist der Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband) verpflichtet, seinen NVP fortzuschreiben. Der vorgelegte NVP hat nach Beschluss durch die Regionalverbandsgremien eine Laufzeit von 2020 bis zum Entwurf der Fortschreibung des NVP.

Mit dem Entwurf des NVP legt der Regionalverband einen Rahmenplan vor, der die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Gebiet der Nahverkehrsversorgung als Teil der Daseinsvorsorge in den folgenden Jahren beschreibt und dabei neben der gegenwärtigen Situation auch die finanzielle Leistungskraft der Verbandsmitglieder berücksichtigen soll. Ziel ist die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für die Bevölkerung.

Um Zuwendungen für Investitionen aus den dem Land zufließenden Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz erhalten zu können, müssen die entsprechenden Maßnahmen im NVP enthalten sein.

Der NVP gliedert sich in die folgenden Kapitel:

- A) Leitbild und langfristige Planungen
- B) Ausgangslage und Aufstellungsverfahren
- C) Planungsgebiet
- D) Zielvorstellungen zur Ausgestaltung des ÖPNV (Qualitätsanforderungen)
- E) Bestand, Analyse und Maßnahmen für den ÖPNV
- F) Finanzierung und Förderung

Der vorliegende NVP hat Auswirkungen auf die Prüfverfahren der Genehmigungsbehörde, die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG). Bei Entscheidungen über Anträge von Verkehrsunternehmen auf Genehmigung von Linienverkehren nach dem Personenbeförderungsgesetz sind u. a. die im NVP dargestellten öffentlichen Verkehrsinteressen zu beachten.

Die LNVG hat dabei einen vom Regionalverband beschlossenen NVP zu berücksichtigen, soweit er vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen zustande gekommen ist und nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmen führt. Der NVP ist damit ein wichtiger Belang bei der Abwägungsentscheidung der LNVG.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hat der Regionalverband die Stadt Braunschweig um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme der Stadt ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt.

Leuer

Anlage:

Entwurf des Schreibens an den Regionalverband mit der Stellungnahme der Stadt

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig
Regionalverband Großraum Braunschweig
Frankfurter Straße 2
38122 Braunschweig

Dezernat III
Platz der deutschen Einheit 1

Name: Leuer

Zimmer: A 2.75

Telefon: - 2193
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1
oder Behördennummer 115
Fax:
E-Mail: Dezernat3@braunschweig.de

ENTWURF

Tag und Zeichen Ihres Schreibens

(Bitte bei Antwort angeben)
Mein Zeichen

Tag

22.05.2019 / 3.4

Dez. III

18.09.2019

Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2020 für den Großraum Braunschweig; Stellungnahme der Stadt Braunschweig im Beteiligungsverfahren gem. § 6 Abs. 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)

— Sehr geehrter Herr Verbandsdirektor Brandes,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Braunschweig begrüßt den vorliegenden Entwurf des NVP 2020. Die Umsetzung der darin beschriebenen Grundsätze, Maßnahmen und Prüfaufträge stellte eine deutliche Weiterentwicklung des Nahverkehrs in der Region dar.

Dies vorausgeschickt hat der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 17.09.2019 zum Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) wie folgt Stellung genommen:

Stellungnahme

Die folgende Stellungnahme ersetzt nicht ggf. notwendige Beschlüsse der Gremien des Regionalverbands oder der Stadt zu den einzelnen Inhalten des NVP.

Die Inhalte der Stellungnahme sind unterteilt in erforderliche Änderungen und weitere Anregungen zum NVP 2020.

Internet: <http://www.braunschweig.de>
Sprechzeiten:



NORD/LB Landessparkasse IBAN DE21 2505 0000 0000 8150 01
Postbank IBAN DE05 2501 0030 0010 8543 07
Volksbank eG BS-WOB IBAN DE60 2699 1066 6036 8640 00

Gläubiger ID: DE 09BS100000094285
Umsatzsteuer-ID: DE 11 48 78 770
Umsatzsteuernummer: 14/201/00553

Erforderliche Änderungen am NVP 2020

Zu B1.1 Europäische Gesetzgebung

Im Rahmen der Auflistung relevanter Gesetze für den ÖPNV ist auch die EU-Verordnung 2017/1926 zur Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste vom 31. Mai 2017 im NVP 2020 aufzunehmen.

Zu C4.1 und E3.13 Verkehrsbeziehungen Braunschweig-Umlandgemeinden

Nicht alle Fahrgäste haben die jeweiligen Innenstädte zum Ziel. Deshalb sind interkommunale Verbindungen auch zwischen benachbarten Stadtteilen über die Gemeindegrenze hinaus zu stärken. Für die genannten Prüfaufträge (P40.20 bis P40.22, Seite 284 f. im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019) ist der Neubau der Okerbrücke Leiferde zu berücksichtigen. Die neue Okerbrücke (Freigabe voraussichtlich 2022) würde erstmals einen Busverkehr zwischen den Stadtteilen Leiferde und Stöckheim und damit eine Anbindung an die Stadtbahn in Stöckheim ermöglichen.

Zu E2.1 Schienenpersonennahverkehr

Zur Stabilisierung des Fahrplans und um zukünftig einen 30-Minutentakt und Taktknoten zwischen Braunschweig, Gifhorn und Uelzen auf der Regionalbahnenlinie RB 47 anzubieten, sollten neue Ausweichen z. B. in Braunschweig-Kralenriede, verbunden mit einem Haltepunkt südlich des bestehenden Bahnübergangs Forststraße, geprüft werden.

Sofern für die Umsetzung der genannten Haltepunkte auf Braunschweiger Stadtgebiet personelle und finanzielle Prioritäten gesetzt werden müssen, genießt der Haltepunkt Braunschweig-West gefolgt von den Haltepunkten Braunschweig-Bienrode und Braunschweig-Leiferde die höchste Priorität, da durch die angrenzende und dicht besiedelte Weststadt für den Haltepunkt Braunschweig-West ein sehr hohes Fahrgastpotenzial besteht.

Zu E2.3 Verknüpfungen

Wie im Kapitel E2.3 dargestellt, sind insbesondere die regionalen ÖPNV-Angebote an ausgewählten Netzknoten miteinander und mit weitergehenden lokalen Angeboten zu verknüpfen. Dazu ist es notwendig, dass der NVP auf Grundlage einer Analyse der Hauptmobilitätsströme stärker als bisher Taktknoten definiert und die Hauptumsteigeverbindungen definiert. Es ist zu priorisieren, in welchen Fahrtrichtungen und zwischen welchen Regionalbussen und Regionalbahnen sowie zwischen Regionalbussen Verknüpfungen untereinander gewährleistet werden sollen. Aussagen dazu geben die Angaben in den Tabellen von Kapitel E3 nicht.

Für die Neuordnung der Relation Groß Schwülper – Braunschweig (Seite 213 ff. im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019) wäre die Definition der Taktknoten beispielsweise hilfreich. Sollen die genannten Buslinien die Regionalbahnen von und in Richtung Braunschweig bedienen oder die Regionalbahnen von und in Richtung Gifhorn? Daraus abgeleitet ergeben sich Aussagen für einen Taktknoten in Groß Schwülper.

Zu E5.3 Leitelemente an Bushaltestellen

Die Ausführungen zum Kontrast von taktilen Leitelementen an Bushaltestellen (S. 469f.) schränken die notwendige Planungsfreiheit sehr stark ein und lassen keinen Spielraum für alternative Ansätze zur Erreichung eines ausreichenden Kontrastes.

Ein kurzer Hinweis auf die Berücksichtigung des erforderlichen Kontrasts im jeweiligen planerischen Abwägungsprozess ist ausreichend. Damit werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllt und die jeweiligen Straßenbaulastträger können mit den lokalen Behindertenbeiräten Lösungen finden, die keinen radikalen Umbruch der bisherigen Leitsysteme darstellen, sondern die bisherigen Leitsysteme sinnvoll weiterentwickeln.

Zu D Haushaltsbefragung 2020

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2020 sollen den Kommunen und Verkehrsunternehmen vollständig so zur Verfügung gestellt werden, sodass auch eine Weitergabe an Dritte möglich ist. Insbesondere für Verkehrsmodelle sind diese Daten eine wichtige Grundlage und werden in der Forschung, aber auch bei der Vergabe von Verkehrsuntersuchungen benötigt.

Zu D6.3 Busbeschleunigung bei RegioBussen

Die Forderung nach einer regionsweiten einheitlichen Schnittstelle und dazu passende Hard- und Software in Fahrzeugen zur Anmeldung an Lichtsignalanlagen (S. 120 im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019) soll auch in die dargestellte Tabelle der Fahrzeuganforderungen aufgenommen werden.

Zu E3.13 Linien- und Fahrplankonzept der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG)

Am 14.05.2019 wurde das Linien- und Fahrplankonzept der BSVG vom Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig beschlossen und wird zum 03.10.2019 umgesetzt. Die Inhalte des NVP 2020 sind entsprechend zu aktualisieren.

Zu E3.13 Stadtbahnausbau

Die Beteiligungsprozesse der Projekte Salzdahlumer Straße – Heidberg und Nördliches Ringgebiet – Querum (Campusbahn) sind in 2019 gestartet. Insbesondere für das Projekt Campusbahn werden weitergehende Prüfungen vorgenommen, die das Projekt noch beeinflussen können. Dazu gehören die Verbindung der bestehenden Strecken in der Siegfriedstraße mit dem Projekt Campusbahn sowie ggf. eine alternative Anbindung des Stadtteils Querum über die Querumer Straße aus Richtung Gliesmarode. Ziel ist es, sowohl das Nördliche Ringgebiet und den Campus Nord der Technischen Universität Braunschweig sowie auch den Stadtteil Querum mit der Stadtbahn zu erschließen. Im Bereich des Stadtbahnbahnausbau über die Salzdahlumer Straße werden Prüfungen zu einer Führung der Stadtbahn über die Stettinstraße vorgenommen. Weitere Prüfungen können sich aus dem Beteiligungsprozess auch für die anderen zu untersuchenden Korridore ergeben. Diese Prüfoptionen sind im NVP aufzunehmen.

Zu E5.3 Ausstattung von Bushaltestellen

Die flächendeckende Überdachung von Fahrradabstellanlagen bei Bushaltestellen wird abgelehnt. Vielmehr wird eine differenzierte Betrachtung im Einzelfall an den Bushaltestellen empfohlen. Bei der Kategorisierung an Bushaltestellen und den daraus folgenden Ausstattungsmerkmalen hält es die Stadt für sinnvoller, überdachte Fahrradabstellanlagen nicht an den im Entwurf des Nahverkehrsplans vorgeschlagenen Kategorien festzumachen. Eine Haltestelle im Umland mit wenigen Einsteigern kann u. U. einen größeren Bedarf an überdachten Fahrradständern haben (Pendler, Fahrrad steht den gesamten Tag) als eine Umsteigehaltestelle mit hohen Fahrgastzahlen (Bus-Bahn-Bus) im Stadtzentrum. In den Fällen, in denen eine Überdachung sinnvoll erscheint, soll unabhängig des Haltestellentyps auch eine Förderung ermöglicht werden.

Zu E7.1 Elektronische Informationen in Soll- und Echtzeit

OpenData im ÖPNV schafft Transparenz und erlaubt die Generierung neuer Ideen, durch die die Mobilität verbessert wird. Darüber hinaus werden Wissenschaft und Forschung sowie innovative Anwendungen im ÖPNV gefördert. Acht Verkehrsverbünde und -unternehmen haben sich in der Initiative OpenData ÖPNV zusammengeschlossen und stellen verschiedene Daten kostenlos zum Download im Internet zur Verfügung. Darunter sind der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, der Hamburger Verkehrsverbund und der Nordhessische Verkehrsverbund. Darüber hinaus stellen acht weitere Verkehrsverbünde und -unternehmen wie z. B. die Aachener und Karlsruher Verkehrsverbünde und der Verkehrsverbund Mittelhessen ihre Fahrplandaten in maschinenlesbarer Form als OpenData zur Verfügung.

Die Stadt bittet um Aufnahme eine Prüfauftrags im NVP 2020, für die Beteiligung an der OpenData Initiative ÖPNV oder einer eigenen Veröffentlichung von Fahrplandaten im Verbandsgebiet.

Weitere Anregungen zum NVP 2020

Zu C4.1 und E3.13 Verkehrsbeziehungen Braunschweig-Umlandgemeinden

In Kapitel C4.1 werden die Verkehrsbeziehungen zwischen den Verbandsgliedern dargestellt. Die Annahmen basieren weiterhin auf der Mobilitätsuntersuchung von 2010. Die Stadt unterstreicht die Dringlichkeit, das Verkehrsmodell und die Mobilitätskennwerte grundlegend zu aktualisieren.

Auf dieser Datenbasis werden im Unterkapitel E3 „ÖPNV Angebote in den Teilnetzen“ die Hauptmobilitätsströme aus den jeweiligen Gemeinden dargestellt. Zur besseren Bewertung wäre die prozentuale Darstellung des ÖV-Anteils an der Gesamtmobilität hilfreich. Zugleich zeigten diese Zahlen, wie gering der ÖV-Anteil in weiten Teilen des Verbandgebietes ist.

Die Stadt nimmt insbesondere die Verkehrsbeziehungen mit den direkten Umlandgemeinden in den Blick. Die Ergebnisse zeigen den hohen Handlungsbedarf, hier die ÖPNV-Angebote mit hoher Priorität zu verbessern.

Tab. 1 Hauptmobilitätsströme von Braunschweig in angrenzende Nachbargemeinden, ergänzt um Prozentangaben (WVI 2010) (Ergänzung der Tabelle Seite 292 im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019)

Nach Gemeinde/Kreis	ÖV Personen-fahrten	Anteil in %	IV Personen-fahrten	Gesamt Personen-fahrten
Stadt Wolfenbüttel	2.331	8,0 %	26.772	29.103
Salzgitter	1.599	5,6 %	26.748	28.347
Vechelde	996	8,1 %	11.344	12.340
Wendeburg	374	5,9 %	5.975	6.349
SG Papenteich	1.163	6,5 %	16.737	17.900
Lehre	423	7,3 %	5.370	5.793
Cremlingen	1.044	9,4 %	10.097	11.141
SG Sickte	514	7,6 %	6.216	6.730

Die Stadt hat ein großes Interesse daran, den Anteil der Fahrten aus dem Umland nach Braunschweig deutlich zu erhöhen, denn damit wird der Stadtverkehr deutlich entlastet.

Zur Verbesserung der umweltverträglichen Mobilität hält es die Stadt für erstrebenswert, den Anteil der ÖV-Fahrten zwischen Braunschweig und den Nachbargemeinden in der Laufzeit des NVP 2020 deutlich zu erhöhen. Denkbar wären Ziele von 10 % bzw. 15 % (für Verkehre mit Quelle oder Ziel im Stadtgebiet Wolfenbüttel). Neue Angebote sollen dazu, dem guten Beispiel der Voruntersuchungen zur Neuordnung des Verkehrsgebietes Groß Schwülper (vgl. Seite 282 im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019) folgend, einer verkehrlichen Wirkung im Verkehrsmodell unterzogen werden.

Die ÖV-Bedienung in den Ortsteilen der direkt an Braunschweig angrenzenden Gemeinden ab 1.000 Einwohner sollten den Randlagen im Stadtgebiet Braunschweig angepasst werden.

Die Braunschweiger Innenstadt sollte täglich mindestens stündlich und möglichst mit nur einem Umstieg erreicht werden können.

Park & Ride-Angebote sollten noch stärker als bisher an zentralen Mobilitätspunkten im Umland entstehen, für direkte Fahrten mit den Regionalbahnen oder -bussen nach Braunschweig. Zentrale Mobilitätspunkte im Umland sollten darüber hinaus mit attraktiven Angeboten für „die letzte Meile“ ergänzt werden.

Die Mobilitätsströme zwischen Braunschweig und der Stadt Wolfenbüttel gehören zu den höchsten im gesamten Verbandsgebiet. Mit dem vergleichsweise guten Angebot (täglich 30 Minuten-Takt mit Regionalbahnen; direkte Regionalbuslinie 420 aus der Braunschweiger Innenstadt in die Wolfenbüttler Innenstadt) erreicht der ÖPNV dennoch nur einen Anteil von 8 % am Gesamtverkehr. Ein genauer Blick zeigt, dass es bis heute nicht gelungen ist, deutlich mehr Direktverbindungen aus

verschiedenen Stadtteilen Wolfenbüttels nach Braunschweig zu schaffen, um das ÖV-Angebot damit attraktiver zu gestalten. So fehlen weiterhin Verbindungen von Salzdahlum nach Braunschweig, dem Fachhochschulstandort in Wolfenbüttel nach Braunschweig sowie zwischen Auguststadt und Groß Stöckheim und ggf. weiteren Ortsteilen nach Braunschweig.

Zu E2.1 Schienenpersonennahverkehr

Im Kapitel E2.1 Schienenpersonennahverkehr wird die Angebotsplanung und der Infrastrukturausbau bezogen auf die einzelnen Regionalbahnlinien dargestellt. Braunschweig stellt aufgrund seiner räumlichen Lage einen bedeutenden Knotenpunkt im Regionalbahnenetz der Region dar. Viele Regionalbahnlinien sollen durch Taktverdichtungen, den Ausbau der Strecken und zusätzliche Haltepunkte noch attraktiver werden. Die Karten zur Entwicklung der Fahrgastnachfrage (E2.1.1/1 bis E2.1.1/3) zeigen die Wirkung der Angebotsausweiterungen und eine starke Zunahme der Fahrgastzahlen.

Taktverdichtungen sollten nicht nur montags bis freitags, sondern auf stark nachgefragten Regionalbahnlinien auch samstags das Ziel sein. Samstags und sonntags entfällt der Berufs- und Ausbildungsverkehr, dafür ist der Freizeitverkehr stark ausgeprägt. Hier könnten zusätzliche Fahrgastpotenziale gehoben werden.

Nicht mehr genannt wird die Verschiebung des heutigen Haltepunkte Salzgitter-Thiede in Richtung Norden an die Landesstraße L 615. Dies würde den Bahnhof zu einem sinnvollen Umsteigepunkt für Fahrgäste in Richtung Wolfenbüttel (Groß Stöckheim) und den Siedlungsbereich Salzgitter-Thiede/Steterburg aufwerten, die Anbindungen wesentlich verbessern und damit einen großen Nutzen für Fahrgäste bringen.

Die Stadt regt die Prüfung des zweigleisigen Ausbaus der Bahnstecke Braunschweig-Hauptbahnhof bis Braunschweig-Kralenriede an (siehe 2.1 4/2, Seite 156 im Entwurf des NVP 2020, Stand 20.05.2019). Damit wird auch der stark befahrene Abschnitt zwischen Braunschweig-Lünischteich und Braunschweig-Nordkurve mit dem parallel verlaufenden Güterverkehr in Richtung Braunschweig Hafen, VW-Werk sowie ALBA eine höhere Flexibilität eingeräumt. Eine mögliche Regionalbahnbindung von und nach Wendeburg mit zusätzlichen Belegungen des Streckenabschnitts durch Züge wäre dann auch darstellbar.

Die Stadt bittet um die Aufnahme eines Prüfauftrags zur Vereinfachung der Zugbezeichnungen (insbesondere der Nummerierungen statt der betriebsinternen Nummern), um das SPNV-Angebot übersichtlicher für die Fahrgäste darzustellen. Dies könnte in Anlehnung an die S-Bahnsysteme anderer Städte erfolgen.

Zu D2.2 Verkehrszeiten auf regionaler Ebene

Die größten Mobilitätsströme im Verbandsgebiet bestehen auf der Relation Braunschweig – Wolfenbüttel. Das bereits beschriebene Ziel, den Anteil des ÖPNV am Modal Split im Umlandverkehr von Braunschweig zu erhöhen, setzt verlässliche ÖPNV-Angebote zwischen den Kommunen insbesondere in der Schwachverkehrszeit voraus. In der höchsten Kategorie der Mobilität der Regionalsbewohner (> 40.000 Fahrten pro Werktag) soll die Nachtverkehrszeit auf 0:00 – 3:00 Uhr (statt 2:00 Uhr wie bisher) ausgeweitet werden. Dies betrifft nur die Relation Braunschweig – Wolfenbüttel und ist bereits im Angebot der Regiobuslinie 420 umgesetzt. Dieses Angebot sollte erhalten bleiben.

Zu E7.4 Digitale Wege zur Mobilitätsinformation

Eine große Zugangshürde für nicht ÖPNV-Nutzer ergibt sich aus einem Informationsdefizit zur Lage der Haltestellen. Insbesondere bei komplexen Haltestellen mit mehreren Bus- und Bahnsteigen ist ortsfremden Personen oft unklar, welche Linie an welchem Steig in welcher Richtung verkehrt. Vor Ort wird heute bereits mit Haltestellenumgebungsplänen unterstützt, diese sind jedoch

nicht digital und vor Fahrtantritt verfügbar. Die Stadt empfiehlt die Entwicklung eines digitalen Auskunftssystems, mit dem die Fahrgäste bei der Orientierung an Bus- und Bahnsteigen unterstützt werden.

Zur geschlechterdifferenzierten Sprache

Darüber hinaus übersende ich die Anmerkungen der Gleichstellungsbeauftragten der Stadt Braunschweig, Frau Marion Lenz, zur geschlechterdifferenzierten Sprache:

In der vorliegenden Fassung findet sich eine sogenannte geschlechtsneutrale Eröffnungsklausel (S.4).

Diese Vorbemerkung verstößt gegen die Grundsätze für die Gleichbehandlung von Frauen und Männern in der Rechtssprache. Die Verbandsglieder, die kreisfreien Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg und die Landkreise Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel sind grundsätzlich gehalten den Beschluss des Landesministeriums über Grundsätze für die Gleichbehandlung von Frauen und Männern in der Rechtssprache anzuwenden: „In der Rechtssprache sollen im Regelfall beide Geschlechter benannt werden. Das gilt für Rechtsvorschriften ebenso wie für Verwaltungsvorschriften“. Die Vorgabe sollte also durchaus auch auf den NVP angewandt werden.

Darüber hinaus zeigen zahlreiche Untersuchungen, dass die genutzte Sprache einen hohen Einfluss auf die Akzeptanz des Gelesenen hat. Entsprechend sollten Frauen nicht „nur mitgemeint“ sein, sondern ausdrücklich angesprochen werden. Weiterhin haben Studien gezeigt, dass die Verständlichkeit eines Textes eher durch die Nutzung von Verwaltungssprache als durch gegenderte Sprache erschwert wird. Der im NVP voran gestellte Passus der leichteren Lesbarkeit zur Begründung der überwiegenden Nutzung der männlichen Sprache entspricht also weder dem aktuellen Forschungsstand noch dem Ziel der angemessenen Berücksichtigung von Frauen in der sprachlichen Darstellung.

Darüber hinaus soll sich das Bedienungsangebot des ÖPNV nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten (NNVG § 2 (4) 1.). Entsprechend wichtig sind geschlechterdifferenzierte Erkenntnisse und Aussagen zur Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel in der Region. Frauen und Männer haben unterschiedliche Verkehrsverhalten und -bedürfnisse wie durch Untersuchungen belegt werden konnte. „Bedingt durch die heutige gesellschaftliche Rollenverteilung unterscheiden sich diese Anforderungen bei Männern und Frauen häufig, da Männer eher voll erwerbstätig sind, während Frauen eher eine Vielfalt von Aufgaben und Wegen miteinander kombinieren“ (Anne Seyfferth FES). Diese Erkenntnisse zu gewinnen und die Ergebnisse umzusetzen, würde die Gestaltung eines passgenauen Angebotes im Nahverkehr der Region befördern.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.

Leuer