

*Betreff:*

**Stellungnahme der Stadt zum Entwurf des Nahverkehrsplanes 2025**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 07.05.2025
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	13.05.2025	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	20.05.2025	N

**Beschluss:**

„Die Stellungnahme der Stadt Braunschweig im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan 2025 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 (NVP) 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.

Anlass:

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

Mit dem Entwurf des NVP (vgl. Beschlussvorlage 2025/014 für die Verbandsversammlung des RGB am 04.03.2025, <https://www.regionalverband-braunschweig.sitzung-online.de/public/vo020?VOLFDNR=21975>) legt der RGB 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 dem 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 RGB 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 RGB die Stadt Braunschweig um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme der Stadt ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt.

Klimawirkungsprüfung:

Gemäß DS 24-24424 handelt es sich bei der Planung um ein klimaschutzrelevantes Thema. Die Check-Liste zur Klimawirkungsprüfung ist als Anlage beigefügt.

Leuer

**Anlage/n:**

Anlage 1: Entwurf des Schreibens an den RGB mit der Stellungnahme der Stadt

Anlage 2: Checkliste Klimawirkungsprüfung

Postanschrift: Stadt Braunschweig, Postfach 3309, 38023 Braunschweig

Regionalverband Großraum Braunschweig  
Frankfurter Straße 2  
38122 Braunschweig

ENTWURF

Fachbereich  
Tiefbau und Verkehr  
Abt. Verkehrsplanung und  
Verkehrsmanagement  
Bohlweg 30  
Name: Herr Rade  
Zimmer: A 3.136  
Tel: 0531 470-3771  
Bürgertelefon/Vermittlung: 0531 470-1  
oder Behördenummer 115  
Fax: 0531 470-942701  
E-Mail: andreas.rade@braunschweig.de

Tag und Zeichen Ihres Schreibens  
20.03.2025 / 3.4

(Bitte bei Antwort angeben)  
Mein Zeichen  
66.11-Ra

Tag  
21. Mai 2025

**Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2025 für den Großraum Braunschweig  
Stellungnahme der Stadt Braunschweig im Beteiligungsverfahren gem. § 6 Abs. 4 des  
Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes**

Sehr geehrter Herr Verbandsdirektor Sygusch,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Braunschweig begrüßt den vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplanes (NVP) 2025.

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

Dies vorausgeschickt hat der Verwaltungsausschuss der Stadt in seiner Sitzung am 20.05.2025 zum Entwurf des NVP wie folgt Stellung genommen:

Um den öffentlichen Personennahverkehr auch zukünftig zu erhalten und weiter auszubauen, muss eine langfristige Finanzierung durch Bund, Land und Kommunen sichergestellt werden. Eine solche Finanzierung ist entscheidend, um eine nachhaltige, effiziente und inklusive Mobilität für die Zukunft zu gewährleisten.

Kapitelbezogene Anmerkungen

Zu C4 Mobilitäts- und Potenzialanalysen (S. 41)

Bezüglich der SrV 2023 kooperiert die Stadt Braunschweig bereits erfolgreich mit dem Regionalverband. Auch die Daten der MiD 2023 sollten den Kommunen und Verkehrsunternehmen vollständig so zur Verfügung gestellt werden, dass 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.



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

### Zu D14 Finanzierung/Förderung

Das Land Niedersachsen ist Schlusslicht in der landeseitigen Finanzierung des ÖPNV. Im Kapitel D14 muss daher als weitere Zielsetzung formuliert werden, dass die Akteure der Region (RGB und Kommunen) sich gemeinsam über ihre vorhandenen Kanäle dafür einsetzen, dass das Land Niedersachsen sein finanzielles Engagement im ÖPNV ausweitet. Denn die derzeit, aufgrund fehlender kommunaler Ressourcen, vorgesehenen Kürzungen im ÖPNV-Angebot stehen nicht im Einklang mit dem im Niedersächsischen Koalitionsvertrag verankerten Ziel, die Fahrgastzahlen zu verdoppeln. Auch stehen sie den eigenen Braunschweiger Zielsetzungen aus dem Klimaschutzkonzepts IKS 2.0, dem Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ISEK und dem Mobilitätsentwicklungsplan entgegen. Ein leistungsfähiger und gut ausgebauter ÖPNV ist essenziell für eine nachhaltige Mobilitätswende und die Erreichung verkehrspolitischer Ziele. Den aktuellen Einsparungen, die zu Angebotsverschlechterungen führen werden, müssen daher langfristig ausgerichtete Finanzierungsstrategien folgen, um den Nahverkehr als Rückgrat der regionalen Mobilität künftig wieder zu stärken.

### Zu E3.13 Stadtbahnnetz (S. 216, letzter Absatz)

Dieser Abschnitt ist ungenau. Der Stadttakt unterteilt das Stadtgebiet in Bereiche mit einem 15-Minuten-Takt und Bereiche, die durch Verdichtung / Überlagerung in einem 7,5-Minuten-Takt oder häufiger bedient werden. Die Linie 3 verkehrt gegenwärtig in einem 7,5-Minuten-Takt. Mit dem Bau der Wendeanlage in Gliesmarode wird bis dort weiterhin ein 7,5-Minuten-Takt durch die Überlagerung von zwei Linien gefahren. Ab der Wendeanlage bis Volkmarode wird zukünftig in einem 15-Minuten-Takt gefahren.

### Zu E3.13 Stärkung der Stadtbahn (S. 224, letzter Absatz)

Den letzten Satz bitte durch folgende Formulierung ersetzen: „Die Zielsetzung ist, die Stadtbahn als Verkehrsmittel zu stärken.“

### Zu E3.13 Busanbindung des geplanten Bahnhaltspunktes Braunschweig-West

Um die Busanbindung im Südwesten Braunschweigs im Zusammenhang mit dem geplanten Bahnhaltspunkt Braunschweig-West zu verbessern, können zwei Maßnahmen besonders positive Auswirkungen haben. Dies ist einerseits der Bau einer Busspur zwischen der Timmerlahstraße (L 473) und dem südlichen Ende der Elbestraße in der Weststadt und andererseits die Schaffung eines Durchstichs (Busschleuse) im Straßenzug Neckarstraße/Nagoldstraße.

### Zu E3.21 Teilnetz 70 Wolfenbüttel - RegioBus-Linie 420 und Linie 421 (S. 269)

Hier wurde ein eigenes Kapitel für die Linien 420 und 421 erstellt. Die Inhalte überschneiden sich teilweise mit den Beschreibungen der Umlandbeziehungen im Teilnetz 40. Es ist wichtig hervorzuheben, dass die Mobilitätsströme zwischen Braunschweig und der Stadt Wolfenbüttel zu den höchsten im gesamten Verbandsgebiet gehören.

### Zu E5.2 Stadtbahn (S. 317, letzter Absatz)

Die Worte „unabhängiger Bahnkörper“ sind durch „besonderer Bahnkörper“ zu ersetzen.

### Zu E6.3 Bushaltestellen - Kategorisierung der Bushaltestellen (S. 352ff.)

Die Anforderungen an die Beleuchtung von Bushaltestellen ergeben sich nicht nur aus der Kategorisierung der Haltestellen, sondern auch aus einer Vielzahl technischer, sicherheitsrelevanter und gestalterischer Kriterien. Ziel ist es, Sichtbarkeit, Sicherheit und Komfort sowohl für Fahrgäste als auch für den Straßenverkehr zu gewährleisten.

Ein Entfall der Beleuchtung bei Haltestellen der Kategorien 2 und 3 sollte daher nicht pauschal erfolgen, sondern im Einzelfall unter Berücksichtigung dieser Anforderungen geprüft und entschieden werden. Die Beleuchtung von Bushaltestellen stellt einen wesentlichen Bestandteil eines sicheren und benutzerfreundlichen öffentlichen Nahverkehrs dar.

#### Zu E6.4 Bike+Ride-Anlagen (S. 356, zweiter Absatz)

Für den Bau und den Betrieb von abschließbaren Anlagen mit Zugangssystem ist die Zuständigkeit und die Finanzierung innerhalb der Verwaltungsstruktur der Kommunen zu regeln. Ggf. sind bei Bedarf Aufgaben in diesem Zusammenhang extern zu vergeben. Zum Betrieb, insbesondere von frei zugänglichen Bike+Ride-Anlagen, gehört die regelmäßige Entfernung von Schrotträdern und herrenlosen Rädern.

#### Kapitelübergreifende Anmerkungen

##### Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) der Stadt Braunschweig

Am 18.02.2025 hat die Stadt Braunschweig den MEP (DS 24-24770) beschlossen.

Insbesondere die darin benannten Maßnahmen ÖV 1 und ÖV 6 sollen im NVP berücksichtigt werden:

- ÖV1 (Einsatz für einen attraktiven Regionalverkehr auf Schiene und Bus)  
In Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Großraum Braunschweig (z. B. im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne) wird die weitere Attraktivierung des ÖPNV in der Region fokussiert. Durch eine einheitliche Taktung (30/60-Minuten) im Regionalbusverkehr und durch eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten (15/30-Minuten) sowie durch eine Abstimmung der Stadt- und Regionalverkehre (Linien, Takt, Verknüpfung) wird der Regionalverkehr attraktiver gestaltet. Es wird gefordert, dass der Grundtakt auf allen Regiobuslinien montags bis samstags im Tagesverkehr auf mindestens alle 30 Minuten ausgeweitet, sonst mindestens alle 60 Minuten festgelegt wird.
- ÖV6 (Prüfung von sinnvollen Verbesserungen des Tarifsystems sowie Schaffung attraktiver und günstiger Angebote)  
Die BSVG prüft, auf Grundlage des Deutschlandtickets, Verbesserungen im Braunschweiger Tarifsystem. Zu den Ansatzpunkten zur Vereinfachung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV können beispielsweise die Einführung eines Mobilitäts-Tickets im Regionalverband, Kombinationstickets (z.B. P+R mit ÖV, Veranstaltungsticket mit ÖV-Nutzung), die einfachere Bezahlung über eine App (E-Ticket) sowie Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme zählen. Gemeinsam mit der Stadt macht sich die BSVG beim Verkehrsverbund Region Braunschweig dafür stark bzw. setzt sich gegenüber Bund und Land für die Neuerungen und finanzielle Unterstützung ein.

#### Taktung

Im vorliegenden Entwurf des NVPs wird die Taktung bei einigen Linien ausgewiesen, bei anderen hingegen nicht. Zur Sicherstellung einer einheitlichen und transparenten Informationsdarstellung sollte entweder eine Harmonisierung erfolgen oder ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass lediglich veränderte Bedienangebote vorgestellt werden.

#### Identische Abschnitte

Gleiche Absätze sollten vermieden und stattdessen durch entsprechende Verweise ersetzt werden. Folgende Absätze sind (mindestens) betroffen:

- S. 173 letzter Absatz ist identisch mit dem ersten Absatz auf S. 221, Betrifft RegioBus-Linie 480 und Linie 111
- S.174 dritter Absatz ist identisch mit dem dritten Absatz auf S.221, Betrifft RegioBus-Linie 112 und Linie 191
- S.223 dritter Absatz ist identisch mit dem zweiten und dritten Absatz auf S.270, Betrifft RegioBus-Line 420 und Linie 421.

#### Gleichstellung

Zielsetzung eines gendersensiblen öffentlichen Verkehrs ist es, allen Menschen möglichst nachhaltige Mobilität zu ermöglichen – auch und besonders dann, wenn sie Versorgungsarbeit leisten. Dem ÖPNV kommt hier eine zentrale Bedeutung zu, vor allem zur Mobilitätssicherung

am Rande von Stadtregionen, weil dort das Angebotsniveau niedriger ist. Die ÖPNV-Angebotsplanungen haben sich bislang im Wesentlichen an den Mobilitätsmustern von vollerwerbstätigen Personen orientiert, die weitestgehend frei sind von Versorgungsarbeit.

Im vorliegenden Entwurf wird deutlich benannt, dass es zu Verschiebungen der Nutzungszeiten kommt, weg von den sogenannten Stoßzeiten. In der Beschreibung des Mobilitätsverhaltens wird die vielfältige Nutzung (Einkaufen, Erledigungen) erwähnt. Die Mobilitätsnachfrage verteilt sich gleichmäßiger. Hier ist eine positive Entwicklung des ÖPNV erkennbar, um den Bedürfnissen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen im Sinne von Diversität zu entsprechen.

Frauen und Männer haben unterschiedliche Verkehrsverhalten und -bedürfnisse wie durch Untersuchungen belegt wurde. „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]. Deshalb ist es wichtig, auch die Anbindung der Stadtrandgebiete weiterhin attraktiv zu gestalten, denn dort wohnen Menschen mit Kindern oder ältere Frauen, die auf einen guten Zugang zum ÖPNV angewiesen sind.

Mit freundlichen Grüßen

i. V.  
Leuer

## Anhang: Klima-Check

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

ja  nein

### Der Beschluss ist aus folgendem Grund erforderlich

- Ratsbeschluss
- Kommunale Pflichtaufgabe
- Sicherheitsaspekte
- Planung, Bau und Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur als Daseinsvorsorge
- Schaffung von Barrierefreiheit
- Sonstiges:  
→ Es erfolgt keine weitere Begründung.  
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt  
(s. Checkliste oder Erläuterung).

- Der Beschluss leistet grundsätzlich einen Beitrag zur Energie- und Mobilitäts- wende.** Diese Zielrichtung ist entscheidend. Der mit der Maßnahme verbundene Ressourcen- und Energieverbrauch ist nachrangig.
- Es erfolgt keine weitere Begründung.  
Sofern möglich werden Klimaschutz-Optimierungsmaßnahmen benannt  
(s. Checkliste oder Erläuterung).

### Erläuterung / Begründung

### Darstellung vorgesehener Klimaschutz-Maßnahmen

<input type="checkbox"/> Checkliste Baugebiete	<input type="checkbox"/> Checkliste Hochbau	<input checked="" type="checkbox"/> Checkliste Tiefbau und Mobilität
---	--	---

<b>Checkliste Tiefbau und Mobilität</b>	
<b>THG-relevante Bereiche</b>	<b>Optimierungsmaßnahmen im Sinne des Klimaschutzes</b>
Maßnahmen für den Umweltverbund	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Fußverkehr
	<input type="checkbox"/> Berücksichtigung Radverkehr
	<input checked="" type="checkbox"/> Berücksichtigung ÖPNV
	<input type="checkbox"/>
geplante Grünstruktur	<input type="checkbox"/> CO <sub>2</sub> -Bindung durch begleitendes Grün
	<input type="checkbox"/> Reduzierter Energie- und Ressourcenbedarf für Erstellung und Unterhaltung (bspw. durch Freihaltung oder Entsiegelung von Teilflächen etwa für Versickerung)
Einsatz klimafreundlicher Baustoffe	<input type="checkbox"/> Recyclingmaterial
	<input type="checkbox"/> Wiederverwendung von Baustoffen
	<input type="checkbox"/> Naturmaterial
Sonstiges	<input type="checkbox"/>