

Kommunalwahl 2026 – VCD-Fragen und Antworten

Zusammenstellung der Antworten von FDP, BUW, CDU, Grünen, Linken, SPD und Herrn Lukanic

1. STÄDTEBAU

1. Wie kann der Rosenwall, Schiffwall und Harztorwall, die den Ring der zweiten Stadterweiterung (um 1900) bilden, an die Altstadt angebunden werden, um wieder zusammenzuwachsen?

Stichpunkte: Stellplätze, Durchgangsverkehr, Tempo 30

FDP

Grünflächenprogramm: Bäume sollen überall dort gepflanzt werden, wo es der Raum erlaubt. Die Planung erfordert ein Begrünungsprogramm mit Einzelfallprüfungen.

Okerumflut: Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone in diesem Bereich ist denkbar.

BUW

Tempo 30 wird grundsätzlich befürwortet, rechtlich aber nur eingeschränkt möglich. Am Rosenwall könnten einzelne Stellplätze zugunsten der Aufenthaltsqualität entfallen. Am Schiffwall soll auf einer Straßenseite auf Parkplätze verzichtet werden. Eine spürbare Reduzierung des Durchgangsverkehrs wird eher skeptisch beurteilt.

CDU

Anbindung des Rosenwalls an die Altstadt grundsätzlich positiv. Erreichbarkeit der Innenstadt soll erhalten bleiben. Umgestaltung des Rosenwalls nachvollziehbar. Stellplätze werden überwiegend Beschäftigten und Zielverkehr zugerechnet. Vor einer möglichen Umgestaltung soll eine Anwohnerbefragung klären, ob eine Anliegerstraße gewünscht wird. Überholverbot für Zweiradverkehr am Schiffwall wird als sinnvoll angesehen.

Grüne

Shared-Space-Zone soll geprüft werden. Als möglicher Bereich wird die Achse Große Schule – Schiffwall – Zeughaus genannt. Eine einheitliche Tempo-30-Regelung soll die Verkehrssituation übersichtlicher und sicherer machen

Linke

Tempo 30 soll stärker und räumlich sowie zeitlich umfassender eingesetzt werden.

Die Innenstadt sollte in erster Linie den Fußgängerinnen und Fußgängern dienen und danach den Radfahrenden.

SPD

Das Ziel einer grüneren Stadt ist wichtig. Mögliche Umgestaltungen müssen mit den bestehenden Förderbedingungen und den derzeitigen Geschwindigkeitsregelungen in Einklang gebracht werden.

Die Barrierewirkung von Straßenzügen in der Innenstadt ist kritisch zu sehen. Lösungen sollten gefunden werden, z.B. für die Breite Herzogstraße.

Falls erforderlich, könnten Stellplatzflächen auch unterirdisch angelegt werden. Dabei sind Sichtachsen und das Stadtbild zu berücksichtigen.

Herr Lukanic

Rosenwall, Schiffwall und Harztorwall sollen stärker verbindender Stadtraum werden: sichere Querungen, gute Fuß- und Radwege, mehr Grün und Aufenthaltsqualität.

Tempo 30 ist dort sinnvoll, wo Sicherheit und städtebauliche Situation es rechtfertigen. Dafür brauchen Kommunen mehr Spielraum in der Straßenverkehrsordnung.

Die Wallanlagen sollen als zusammenhängender grüner Ring erlebbar werden.

2. Wie stehen Sie zu der Überlegung, dass die Stadt ein Konzept zur Begrünung und Gestaltung der Höfe in der Altstadt entwickelt und damit einhergehend eine Reduzierung der Stellplätze?

Stichpunkte: Schwammstadt, Wohnqualität

FDP

Private Höfe: Das Parken in Innenhöfen wird dem Parken auf der Straße vorgezogen. Eine weitere Bodenversiegelung sollte dabei verhindert werden. Die Stadt hat hierbei aktuell jedoch keine rechtliche Handhabe.

BUW

Stärkere Begrünung von Innenhöfen wird ausdrücklich begrüßt. Einschränkung privater Stellplätze wird als nicht möglich bezeichnet. Stadt soll zunächst eigene Flächen gestalten. Wettbewerb zur Begrünung und Entsiegelung wird positiv bewertet.

CDU

Einflussmöglichkeiten der Stadt auf private Grundstücke und Innenhöfe werden als gering eingeschätzt. Kommunale Gestaltungssatzung wird als nicht möglich angesehen. Baumschutzsatzung bzw. Baumschutzverordnung wird als möglicher Ansatz genannt.

Grüne

Stadt soll Fokus auf stadteigenen Flächen legen. Innenstadtbegrünung soll konsequent weiterentwickelt werden. Wettbewerbe oder Förderprogramme für naturnahe und klimaangepasste Vorgärten oder Entsiegelungsaktionen werden vorgeschlagen.

Linke

Entsiegelung, mehr Bäume und Büsche sowie begrünte Wände werden gefordert.

SPD

Die Begrünung von Innenhöfen in der Altstadt wird grundsätzlich befürwortet. Die Stadt kann nur in eigenen Liegenschaften direkt handeln.

Herr Lukanic

Ein gemeinsames Konzept mit den Eigentümern ist sinnvoll. Begrünung und Entsiegelung verbessern Wohnqualität, Klima und Biodiversität.

Schwammstadt und Starkregenvorsorge müssen berücksichtigt werden. In der Altstadt gelten zugleich Denkmalschutz, Gebäudesubstanz und Eigentumsrechte.

Stellplätze können dort entfallen, wo keine neuen Parkplatzprobleme entstehen. Eine pauschale Reduzierung privater Stellplätze lehne ich ab.

2. KOSTEN UND FOLGEN DES VERKEHRS

3. Wenn über zukünftige Investitionen und Maßnahmen im Verkehr entschieden wird: Welche Rolle sollten die jeweiligen Vollkosten und Folgewirkungen von Fuß-, Rad-, Bus- und Autoverkehr spielen bzw. nach welchen Kriterien würden Sie diese bewerten?

FDP

BUW

Vollkosten der verschiedenen Verkehrsarten sollen transparent erfasst und vergleichbar dargestellt werden. Sämtliche Kosten sollen im Haushalt unter dem Begriff „Produkte“ thematisch aufgeschlüsselt werden.

CDU

Land Niedersachsen stellt nach Auffassung der CDU zu geringe zusätzliche Mittel für den ÖPNV bereit. Straßen- und Radverkehr werden im Haushalt getrennt ausgewiesen. Fußverkehr ist dem Straßenbau zugeordnet und wird nicht separat erfasst. Straßenunterhaltung: rund 600.000 € jährlich. Bestehende Radwege sollen vorrangig instand gehalten und verbessert werden.

Grüne

Vollkosten aller Verkehrsarten sollen stärker berücksichtigt werden. Mehr Transparenz über tatsächliche Kosten. Projektkosten sollen zusammenhängend und nachvollziehbar im Haushalt dargestellt werden.

Linke

Kosten und Folgen des Verkehrs müssen stärker berücksichtigt werden.

SPD

Die Verkehrsplanung muss langfristig, verlässlich und zugleich flexibel gestaltet werden.

Derzeit ist nicht erkennbar, welches verkehrspolitische Gesamtkonzept die Stadt verfolgt und wie dieses in den ausgeschriebenen, beziehungsweise vorhandenen Konzepten abgebildet wird.

Herr Lukanic

Entscheidend sind Kosten, Nutzen und Folgekosten – einschließlich Sicherheit, Barrierefreiheit, Flächenverbrauch, Lärm, Klima und Nutzerzahlen.

Mein Wahlprogramm sieht Kostenrahmen, gesicherte Finanzierung, Folgekostenbetrachtung und Wirkungskriterium vor.

Verkehrspolitik soll nach ihrer Wirkung bewertet werden, nicht ideologisch nach Verkehrsträgern.

4. Wann sind Einschränkungen im Verkehr aus Ihrer Sicht gerechtfertigt, um Gesundheit, Sicherheit und Lebensqualität in Wolfenbüttel zu verbessern?

FDP

BUW

Verkehrliche Einschränkungen werden nur dort befürwortet, wo sie sachlich begründet sind. Beispiel: Überholverbot für Kraftfahrzeuge gegenüber Radfahrenden am Schiffwall.

CDU

Verkehrliche Einschränkungen werden grundsätzlich kritisch gesehen. Ausnahmen werden für Schulstraßen und aus Gründen der Verkehrssicherheit gesehen

Grüne

Verkehrliche Schutzmaßnahmen im Umfeld von Kitas, Schulen sowie Alten- und Pflegeheimen sollen grundsätzlich mitgedacht werden. Gesundheit, Sicherheit und Lebensqualität stehen im Vordergrund.

Linke

Zunächst sollen Alternativen zum Auto ermöglicht werden, beispielsweise durch günstigen ÖPNV. Erst danach sollten Gebühren erhöht oder Stellplätze beseitigt werden. Tempo 30 soll stärker und räumlich sowie zeitlich umfassender eingesetzt werden.

SPD

Tempo 30 für die gesamte Stadt ist eine sehr weitreichende Frage. Dabei müssen die rechtlichen Möglichkeiten, die jeweiligen Zuständigkeiten für öffentliche Straßen und Plätze und Pendlerströme berücksichtigt werden.

Herr Lukanic

Wenn ein konkretes Problem besteht und die Maßnahme geeignet und verhältnismäßig ist – etwa bei Schulwegen, Unfallschwerpunkten, Geschwindigkeits-, Lärm- oder Umweltproblemen.

Zuerst sollen bessere Verkehrsführung und andere Lösungen geprüft werden. Danach kommen etwa Tempo 30, Halteverbote oder Beschränkungen des Durchgangsverkehrs infrage.

Erreichbarkeit für Anwohner, Menschen mit Behinderung, Lieferverkehr und Rettungsdienste muss gewährleistet bleiben.

3. KFZ-VERKEHR

5. Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit und die Parkmöglichkeiten für Kfz in der Innenstadt?

FDP

Bestehende Parkhäuser sollen vorrangig genutzt werden. Die Gesamtzahl der Parkplätze im Stadtgebiet wird als ausreichend eingeschätzt.

Die Parkplätze am Bahnhof sollen weiterhin kostenlos bleiben.

Spinnereiparkplatz: Für dieses Areal ist eine Bewirtschaftung denkbar.

BUW

Gute Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt wichtig. Parkplatzangebot wird insgesamt als ausreichend angesehen.

CDU

Parkplatzangebot wird als ausreichend angesehen und soll nicht reduziert werden. Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt sollen erhalten bleiben.

Grüne

Erreichbarkeit mit dem Auto und Parkplatzangebot werden insgesamt als sehr gut eingeschätzt. Mit kluger Parkraumbewirtschaftung sollen Parkhäuser mehr genutzt werden, um parkende Autos im öffentlichen Raum zu reduzieren

Linke

Wer auf ein Kraftfahrzeug angewiesen ist, muss weiterhin einen Stellplatz finden können. Denkbar wären zunächst kostenlose, beziehungsweise für eine kurze Zeit kostenlose Parkmöglichkeiten in den Parkhäusern. Für Besuchende sollten zusätzlich Park-and-Ride-Angebote geschaffen werden.

Thema: Breite Herzogstraße: Diese Straße könnte ausschließlich für Busse und Fahrräder geöffnet werden.

SPD

Grundsätzlich verfügt die Innenstadt nach den bekannten Erhebungen zur Auslastung der Parkmöglichkeiten über ausreichend Parkplätze.

Ein digitales Parkleitsystem wird gefordert.

Eine Parkraumbewirtschaftung wird grundsätzlich unterstützt. Das Parken sollte grundsätzlich in Parkhäusern gebündelt werden, allerdings sind auch Bedarfslagen etwas von Menschen mit Beeinträchtigungen, für die die Nutzung von Parkhäusern nicht in Frage kommen oder eine deutliche Hemmschwelle darstellt, zu berücksichtigen.

Auch am Bahnhof könnten zusätzliche Stellplätze geschaffen werden, gegebenenfalls durch mehrgeschossige Lösungen.

Herr Lukanic

Die Innenstadt ist gut erreichbar. Ziel ist bessere Organisation des Parkraums und weniger Parksuchverkehr.

Dafür soll bis 2029 ein Parkleitsystem kommen. Parkhäuser sollen besser ausgelastet und preislich nicht gegenüber dem Straßenraum benachteiligt werden.

Dauerparken soll möglichst in Parkhäuser verlagert werden.

6. Sind Ihrer Ansicht nach die Gebühren, die Bewohnerinnen und Bewohner in der Innenstadt für Pkw-Parkplätze zahlen, zu niedrig / angemessen / zu hoch – und wie begründen Sie Ihre Ansicht?

FDP

Eine moderate Erhöhung der Parkgebühren für Anwohner der Innenstadt ist vorstellbar.

BUW

Bewohnerparkgebühren sollen deutlich angehoben werden.

CDU

Moderate Erhöhung der Bewohnerparkgebühren wird für sinnvoll gehalten.

Grüne

Zu niedrig. Anhebung der Bewohnerparkgebühren wird grundsätzlich als sinnvoll angesehen. Soziale Staffelung bzw. Gebühren nach Fahrzeuggröße sind denkbar. Erfahrungen anderer Städte sollen berücksichtigt werden.

Linke

Für Zweit- oder Drittwagen könnten höhere Gebühren erhoben werden. Zunächst sollen jedoch Alternativen zum Auto geschaffen werden.

SPD

Park-and-Ride-Angebote und Anwohnerparkausweise sollten sozial ausgewogen gestaltet werden. Ein einheitliches System wird grundsätzlich unterstützt. Für ein zweites Fahrzeug pro Haushalt sollte jedoch nicht automatisch dieselbe Vergünstigung oder ein weiterer gleichberechtigter Anwohnerparkausweis gelten, hier bedarf es Einzelfallprüfungen.

Herr Lukanic

30,70 Euro für den Bewohnerparkausweis halte ich derzeit für angemessen; eine isolierte Erhöhung lehne ich ab.

Entscheidend ist ein schlüssiges Parkraummanagement. Parkgebühren sollen Verkehr lenken, nicht primär Einnahmen erzeugen.

Dauerparken soll möglichst in Parkhäuser verlagert werden.

4. RADVERKEHR

7. Wie stehen Sie zu aktuellen Projekten zur Förderung des Radverkehrs:

Fahrradzonen und Fahrradstraßen?

FDP

Neue Fahrradbereiche: Diese werden nicht pauschal abgelehnt. Es sollte jedoch zunächst der veränderte Bereich „Schützenstraße“ evaluiert werden, bevor Weiteres geplant wird.

Wichtiger als Großprojekte ist eine bessere Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt sowie der Ortsteile untereinander.

Das bestehende Radwegenetz muss ausgebaut und saniert werden.

BUW

Fahrradzonen und Fahrradstraßen werden grundsätzlich unterstützt. Umsetzung in der Schützenstraße wird als zu aufwendig angesehen. Für den Alten Weg soll ein neuer Versuch einer Fahrradzone geprüft werden.

CDU

Gegen Fahrradzonen und Fahrradstraßen bestehen grundsätzlich keine Einwände. Erfahrungen mit der Fahrradstraße Schützenstraße werden jedoch kritisch bewertet. Wegfall von Parkplätzen wird von vielen Anwohnern kritisch gesehen.

Grüne

Fahrradstraßen und Fahrradzonen sollen weiter diskutiert werden. Anwohnerinnen und Anwohner sollen frühzeitig beteiligt werden.

Linke

Wichtig sind durchgängige Radwegeverbindungen und die Instandhaltung der vorhandenen Radwege.

Die Sicherheit kann unter anderem durch Tempo-30-Zonen erhöht werden.

Vor allem ist eine klare bauliche Zuordnung der Verkehrsflächen erforderlich.

SPD

Wolfenbüttel ist auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt und muss diesen Weg fortsetzen, hat aber noch deutlichen Nachholbedarf.

Die Erprobung der Konzepte Fahrradzone und Fahrradstraße sollte zunächst abgeschlossen und anschließend sorgfältig ausgewertet werden. Nach meinen bisherigen Kenntnissen gab es seitens der Anwohnerinnen und Anwohner Klärungsbedarf, insbesondere im Zusammenhang mit der Verlagerung von Parkplätzen, möglichen Auswirkungen auf den Zugang zum Feuerwehrgerätehaus sowie hinsichtlich der teilweise noch nicht ausreichend bekannten Regelungen für die Befahrung. Dies zeigt deutlich, dass genau geprüft werden sollte, welche Ziele mit der Einführung erreicht wurden und welche nicht. Auf dieser Grundlage sollte anschließend entschieden werden, ob weitere Straßen entsprechend ausgewiesen werden sollen.

Die neue Verbindung ist aber kein Ersatz für ein flächendeckendes Radverkehrsnetz, das entwickelt werden muss.

Herr Lukanic

Sinnvoll, wenn sie Teil eines funktionierenden Netzes sind und die Sicherheit verbessern.

Im Kalten Tal sollte die Situation wegen Schulweg und schmaler Schutzstreifen geprüft werden. Bus-, Rettungsverkehr und Verkehrsverlagerungen müssen berücksichtigt werden.

Auch der Alte Weg ist als Radverbindung Richtung Braunschweig interessant. Ziel sind Lückenschlüsse und sichere Knoten.

8. Wie beurteilen Sie die Wirkung von Fahrradschutzstreifen und in diesem Zusammenhang die Einhaltung bzw. Kontrolle der StVO-Vorschrift zum Überholen von Radfahrern innerorts mit mindestens 1,50 Meter Abstand?

FDP

Eine bauliche Trennung zwischen Auto- und Radverkehr ist Schutzstreifen vorzuziehen. Dies ist aus Platzgründen jedoch nicht überall realisierbar.

Das Problem besteht darin, dass Autofahrende die gesetzlichen Mindestabstände zu Radfahrenden oft nicht einhalten.

BUW

Radschutzstreifen insbesondere im Kalten Tal werden wegen ihrer geringen Breite kritisch gesehen. Tempo 30 wird dort als bessere Alternative angesehen. Kontrolle des Mindestüberholabstands bleibt schwierig.

CDU

Gesetzlicher Mindestüberholabstand von 1,50 m wird unterstützt. Wirksame Kontrolle durch die Polizei wird jedoch als kaum möglich angesehen. Sensibilisierung der Autofahrer wird als wünschenswert bezeichnet.

Grüne

Radschutzstreifen sollen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft werden. Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn können für mehr Klarheit sorgen.

Linke

Klare bauliche Zuordnung der Verkehrsflächen wird gefordert. Kontrollen des Radverkehrs sollen ebenso sorgfältig und verhältnismäßig erfolgen wie Kontrollen anderer Verkehrsarten.

SPD

Die Fahrradschutzstreifen erfüllen offenkundig nicht ihren Zweck.

Herr Lukanic

Schutzstreifen sind sinnvoll, wenn sie Sicherheit schaffen. Beim Überholen gilt innerorts ein Mindestabstand von 1,50 Metern.

Wo dieser Abstand nicht eingehalten werden kann, muss die Verkehrsführung verändert werden – etwa durch Piktogramme, Tempo 30, Fahrradstraßen oder bauliche Lösungen.

Kontrollen sollten gemeinsam mit Polizei und Straßenverkehrsbehörden erfolgen.

Sicherheit entsteht nicht allein durch einen aufgemalten Streifen.

5. ÖPNV

9. Die Stadt hat 2021 ein Stadtbuskonzept realisiert. Bei der Befragung der Kandidaten und Kandidatinnen für das BM-Amt wurde damals einhellig betont, dass die Evaluation und Weiterentwicklung des Konzepts mit breiter Bürgerbeteiligung erfolgen solle. Diese Zusage ist von Politik und Verwaltung allerdings nur in Ansätzen erfolgt. Wie beurteilen Sie diese Tatsache und wie würden Sie Bürgerbeteiligung in diesem Fall zukünftig sehen?

FDP

Bürgerbeteiligung: Zur Optimierung des ÖPNV sollen Betroffene direkt befragt werden. Vorgeschlagen werden Online-Umfragen zu den Kernfragen: Was fehlt? Was läuft mangelhaft? Was ist gut, hat aber Verbesserungspotenzial?

BUW

Bürgerbeteiligung wird grundsätzlich begrüßt. Bürgerräte mit zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern werden positiv bewertet. Aufwand und mögliche Einseitigkeit klassischer Beteiligungsverfahren werden gesehen.

CDU

Regelmäßiger Austausch mit Vereinen und Verbänden wird befürwortet. Verkehrspolitische Themen werden innerhalb der CDU-Fraktion beraten.

Grüne

Bürgerinnen und Bürger sowie Vereine sollen stärker eingebunden werden.

Linke

Eine starke Bürgerbeteiligung, z.B. durch eine Bürgerbefragung zu den Mobilitätsbedürfnissen wäre wünschenswert. Die Verwaltung könnte mit der Durchführung beauftragt werden.

SPD

Dabei könnte eine Planungsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der Politik und der Interessen- und Nutzergruppen unterstützen. Der Austausch sollte regelmäßig, öffentlich und nicht nur punktuell erfolgen.

Dies muss zeitnah erfolgen unter Beteiligung aller Interessengruppen.

Herr Lukanic

Die Evaluation und Rückkopplung hätte früher erfolgen können. Am 4. Juni 2025 wurde sie im Rathausdialog öffentlich vorgestellt.

Künftig: Daten transparent machen, Varianten diskutieren, Entscheidungen begründen und Wirkung überprüfen.

10. Das Pendler-Aufkommen zwischen WF und BS ist sehr groß. Für den MIV stehen mehrere Straßenverbindungen zwischen WF und BS zur Verfügung. Der ÖPNV läuft hingegen nur über einen Korridor. Wie beurteilen Sie den Vorschlag, die westlichen und östlichen Bereiche der beiden Städte mit direkteren ÖPNV-Linien zu verknüpfen?

FDP

Regionale Anbindung: Gesamtkonzept WF-BS: Für die Pendler- und Verkehrsströme zwischen Wolfenbüttel (WF) und Braunschweig (BS) muss ein neues, tragfähiges Gesamtkonzept entwickelt werden

BUW

Bessere Anbindung der Gewerbegebiete wird unterstützt. Eine zusätzliche Ost-West-Buslinie wird derzeit aus finanziellen Gründen als nicht realisierbar eingeschätzt.

CDU

Stadtbus-Ringverkehr wäre grundsätzlich unterstützenswert. Ziel sind direkte Verbindungen zwischen den Stadtteilen. Direkte Verbindung zwischen West- und Oststadt wird wegen notwendiger Linienführung über die Autobahn und wegen der Finanzierung derzeit kritisch beurteilt.

Zusätzliche ÖPNV-Verbindungen zwischen den Randgebieten bzw. Peripherien von Braunschweig und Wolfenbüttel werden benötigt. ÖPNV soll stärker durch Land und Bund gefördert werden.

Grüne

Zusätzliche Busverbindungen über Osten und Westen der Stadt sollen geprüft werden. Finanzierbarkeit neuer Angebote soll realistisch bewertet werden.

Linke

Es werden zusätzliche ÖPNV-Verbindungen zwischen den Randgebieten der Stadt beziehungsweise Peripherien von Braunschweig und Wolfenbüttel benötigt.

Auch der ÖPNV muss stärker durch Land und Bund gefördert werden.

SPD

Bei der Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV ist die enge Abstimmung im Regionalverband und Integration unterschiedlicher Verkehrssysteme von zentraler Bedeutung. Hemmnisse für einen optimalen ÖPNV-Betrieb zwischen KVG und Braunschweiger Verkehrs-GmbH sollten geprüft und möglichst beseitigt werden.

Die Weiterentwicklung der ÖPNV-Linien sollte dabei kontinuierlich verfolgen. Dazu gehört auch neue Linien und deren Auslastung zu erproben. Ich wäre deshalb offen für die Erprobung neuer Verbindungen zwischen beiden Städten.

Herr Lukanic

Die Grundidee ist richtig und prüfenswert. Bahn, Linie 420 und Linie 421 bieten bereits mehrere Verbindungen.

Die Linie 421 hatte 2024 rund 588.000 Fahrgäste, wurde aber wegen fehlender Finanzierung zum 23. März 2026 auf Stundentakt reduziert.

Priorität hat die Stabilisierung vorhandener Verbindungen. Gleichzeitig sollte geprüft werden, ob westlich eine direkte Verbindung genügend Nachfrage hätte.

Je nach Bedarf kommen Direkt-, Express-, Zubringer- oder flexible Angebote infrage. Entscheidend ist ein echter Zeitvorteil.

Stadt, Landkreis und Regionalverband müssen gemeinsam handeln – orientiert an Pendlerströmen, nicht an Verwaltungsgrenzen.