

Änderungsanträge der Stadtbahninitiative zum Entwurf des 5. NVP

Die Stadtbahn-Initiative (SBI) möchte zu einer gelingenden Mobilitätswende beitragen und ist deshalb daran interessiert, dass der ÖPNV insgesamt attraktiver wird. Dazu gehört aus unserer Sicht auch die mittelfristige Perspektive Stadtbahn. Ganz wichtig ist aber, dass möglichst bald ein Mobilitätsangebot geschaffen wird, das den Fahrgästen die Nutzung leicht macht und ihnen ganztäglich eine Alternative zum Auto anbietet.

Viele Menschen haben gar kein eigenes Auto, oft auch kein Fahrrad, oder können/dürfen das eine oder andere nicht mehr selbst fahren. Eine zunehmend alternde Gesellschaft macht den ÖPNV mehr denn je zur unverzichtbaren Daseinsvorsorge. Folgende Punkte sind darum im 5. NVP zu berücksichtigen – sowohl allgemein zur Qualität des Planungsinstruments NVP (Teil1) als auch konkret zu seinen Einzelaussagen (Teil 2).

Teil 1: Grundsätzliches zur Planung und zu Fehlstellen im Entwurf zum 5. NVP

1.1
Thema: Die Ziele im Entwurf 5. NVP entsprechen nicht dem SMART Prinzip
Änderung: Die Ziele im 5. NVP sind so zu formulieren, dass sie dem SMART Prinzip entsprechen
Bezug zum Entwurf: Sehr verbreitetes Phänomen. Beispiel: Erste Zielsetzungen auf S. 65: „Grundsätzlich soll die Bevölkerung in Stadt und Landkreis wichtige Ziele der täglichen Lebensgestaltung mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter zumutbaren Bedingungen zu tragfähigen Tarifen erreichen können“ Nicht S, nicht spezifisch: Es kann sich jeder was anderes unter diesem Ziel denken Nicht M, nicht messbar: Das ist offensichtlich Nicht A, nicht attraktiv: „Grundsätzlich soll ...“, es könnte aber auch anders sein; und „zumutbar“ ist extrem schwach. In Zürich heißt es nicht „zumutbar“ sondern „first class“. Vielleicht R, realistisch: Da das Ziel sehr schwammig ist, wird man nicht auf etwas festgenagelt werden können und irgendetwas als Zielerreichung ausgeben können. Nicht T, nicht terminiert: Ganz offensichtlich Irgendwann. So geht es auf S. 65 weiter. Es gibt im Text einige Ziele die spezifisch sind, aber um Messbarkeit, Attraktivität, Realismus und Terminierung ist es insgesamt schlecht bestellt.
Begründung: Mit einem Plan stimmen sich Entscheidungs- und Aufgabenträger dahingehend ab, was – und dies möglichst klar definiert - in einer bestimmten Planperiode unter Beachtung relevanter Nebenbedingungen erreicht werden soll. Da es Finanzierungs- und Kapazitätsbegrenzungen gibt, sind die einzelnen Maßnahmen zu terminieren und in eine Reihenfolge zu bringen. Es geht nicht um die Beschreibung eines Möglichkeitsraumes, es geht nicht um unverbindliche Absichtserklärungen. Genau davon finden sich aber im Entwurf zum 5. NVP reichlich Beispiele, die S. 65 ist voll davon. Mit der Formulierung von SMARTen Zielen wird erheblich mehr Transparenz dahingehend erzeugt, was in der Planperiode nicht nur sein könnte, sondern was voraussichtlich geschehen wird.

1.2

Thema:

Entwurf 5. NVP entspricht nicht §6 NNVG (Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz)P

Änderung:

Alle Maßnahmenplanungen sind mit Kostenkalkulationen zu versehen, die mit den Aufgabenträgern abgestimmt sind.

Bezug zum Entwurf:

Praktisch alle Maßnahmen, zumindest was Kalkulation und finanzielle Abstimmung mit den Aufgabenträgern betrifft.

Begründung: Das NNVG schreibt in §6 vor, wie ein Nahverkehrsplan auszusehen hat. Das Gesetz entspricht gängiger Projektmanagement-Praxis. Die geplanten Investitionen und sonstige Maßnahmen sind klar auf Ziele zu beziehen, sie sind zu kalkulieren und der Finanzbedarf ist mit den Aufgabenträgern abzustimmen. So entsteht ein Plan, der nicht laufend unter Finanzierungsvorbehalt steht, wie es im Entwurf zum 5. NVP oft der Fall ist, sondern bei dem die Finanzierung planerisch geklärt ist.

1.3

Thema:

Berücksichtigung der vom Rat der Stadt Osnabrück beschlossenen Umweltpuren auf der Iburger Straße.

Änderung / Ergänzung:

Für die Iburger Straße werden Umweltpuren so angelegt, dass es zu möglichst wenig gegenseitiger Behinderung von Bussen und Fahrrädern kommt (entsprechend Entwurf zum 5. NVP S. 71), und dass es sichere und angenehme fußläufige Verbindungen zu den Haltestellen des beschleunigten Busverkehrs gibt.

Bezug zum Entwurf:

Entwurf zum 5. NVP S. 69 und 71.

NNVG § 2 Absatz 4: „...sichere und leichte Übergänge von Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr sind anzustreben.“

Begründung: Die Umweltpuren auf der Iburger Straße sind im Entwurf zum 5., NVP konkret noch nicht enthalten. Da sie beschlossen sind, müssen sie im 5. NVP geplant werden.

Der Erfolg dieser Umweltpuren ist für den weiteren Ausbau der Busbeschleunigung von entscheidender Bedeutung. Und die Busbeschleunigung ist von entscheidender Bedeutung für die Erreichung der (bescheidenen) Ziele beim Modal-Split und für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV in der Stadt.

Der Fußverkehr ist der für den Übergang auf den ÖPNV wesentliche Individualverkehr. 90% der Fahrgäste kommen zu Fuß zum ÖV. An der Iburger Str. könnte Pionierarbeit geleistet werden. Die Integration der komplementären Verkehre Fuß und ÖPNV ist in den NVPs bisher viel zu wenig verankert. Dabei haben Studien des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIfU) gezeigt, dass durch gute Fußverbindungen der Einzugsbereich von Haltestellen des ÖVP von 300 auf 600 Meter gesteigert werden kann (4-fache Fläche). Das hat erheblichen Einfluss auf die Fahrgastzahlen und sollte daher planerisch berücksichtigt werden.

1.4
Thema: Anwendung des Prinzips der „ganzheitlichen, achsenweisen Betrachtung“ bei Maßnahmen zur Busbeschleunigung bei M4 und M5 (vgl. 2.3)
Änderung / Ergänzung: Das Prinzip der ganzheitlichen, achsenweisen Betrachtung wird bei der Achse der Linie M4 bereits angewendet. Es sind entsprechende Maßnahmen zur Ertüchtigung der LSA n bei dieser Linie bereits in Vorbereitung. Dies müsste aber noch im 5. NVP abgebildet werden. Die Einrichtung der Umweltpuren auf der Iburger Straße ist eine sehr weitgehende Maßnahme der Busbeschleunigung (vgl. S.70 des Entwurfs) und sollte um Planungen zur durchgehenden Beschleunigung der Metrobuslinie 5 ergänzt werden. Die zu planenden Maßnahmen sollten gemäß den bei der Beschleunigung der Metrobuslinie 4 gemachten Erfahrungen geplant werden (vgl. 2.3).
Bezug: Entwurf zum 5. NVP S. 74
Begründung: Das Prinzip der ganzheitlichen, achsenweisen Betrachtung, wie es sinnvollerweise im Entwurf des 5. NVP auf s. 74 gesetzt ist, verhindert, dass bei der Busbeschleunigung gekleckert wird. Wenn Achsen durchgehend beschleunigt werden, ergibt sich ein maximaler Effekt und dann kann von der Bevölkerung, der Politik und der Verwaltung das Potential der Busbeschleunigung praktisch erfahren werden, was für den Lernprozess der Mobilitätswende sehr hilfreich ist.
1.5
Thema: Perspektive einer Stadtbahn erhalten und sichern (vgl. 2.1).
Änderung / Ergänzung: Zusätzlich zu den im 4. NVP enthaltenen Aussagen zur Stadtbahn (vgl. 2.1) soll in den 5. NVP aufgenommen werden: Für 2027 wird geplant, ein geeignete Planungsgesellschaft mit der Durchführung einer standardisierten Bewertung für eine Stadtbahn in Osnabrück zu beauftragen.
Bezug: Einfügen unter: „4.2 Ziele eines Gesamtsystems ÖPNV“ 4. NVP S. 197 – 198 Positives Gutachten von VKT für eine Stadtbahn in Osnabrück (https://www.osnabrueck.sitzung-online.de/public/to020?TOLFDNR=1107310)
Begründung: Wenn die sehr bescheidenen Ziele des sog. Vorreiterkonzepts für den Anteil des ÖPNV am Modal Split nur relativ geringfügig übertroffen werden, zeigt das o.g. Gutachten von VKT auf, dass dann Kapazitätsengpässe für ein rein busgestütztes System entstehen würden. Für diesen Fall hält der 4. NVP den Übergang auf ein Stadtbahnssystem für sinnvoll. Wenn die Mobilitätswende in Osnabrück nicht behindert werden soll (das völlig unambitionierte Ziel von 12% Anteil des ÖPNV wäre eine Behinderung), ist es heute wegen des VKT-Gutachtens klarer als zur Zeit der Erstellung des 4.NVP, dass eine Stadtbahn schon relativ bald sinnvoll / erforderlich werden könnte. Deshalb ist es falsch, die Perspektive der Stadtbahn aus dem 5. NVP zu entfernen. Ohne Förderung durch Land und Bund wäre der Bau einer Stadtbahn ein ungeheurer Kraftakt für Osnabrück. Mit einer bis zu 90%-igen Förderung sähe das ganz anders aus. Der Vollausbau einer Stadtbahn, eine Linie nach der andern, würde sicher mehr als zehn Jahre dauern. Die jährliche Belastung würde für die Stadt deutlich weniger als 1% des Haushalts entsprechen. Voraussetzung für eine Förderung ist eine positive standardisierte Bewertung, die im Vergleich zur Fördersumme einen sehr geringen Betrag kostet. Die Option für die umfassende Förderung sollte mit der standardisierten Bewertung gesichert / nicht verschlafen werden.

1.6
Thema: Planungsqualität in Stadt und Landkreis..
Änderung: Die Planungsqualität des Zukunftsnetzes der Stadt Osnabrück wird auf die Qualität des neuen Liniennetzes im Landkreis angehoben.
Bezug: Entwurf 5.NVP S. 47. 68,76 ff; NOZ vom 27.05.2025, S. 9
Begründung: Die Darstellung des Prozesses zum neuen Liniennetz des Landkreises im Entwurf des 5. NVP ist schlüssig. Es werden Kriterien für die Definition von Korridoren (Konzeptebene) genannt. Damit sind auch die benötigten Daten definiert. Die Korridore werden von Experten erarbeitet und mit im Entwurf genannten Kriterien priorisiert. (s. 76 ff) Auf dieser Basis werden in einem breiten Beteiligungsprozess (S. 91) alle in Frage kommenden Akteure eingebunden. Die Entwicklung des Zukunftsnetzes der Stadt Osnabrück ist eine sachlich vergleichbare Aufgabe. Im Entwurf wird dazu keine stringente Methode entwickelt. Was auf S. 47 geschrieben wird ist dürftig und was auf Seite 68 steht deutet auf Status Quo minus hin. Vieles soll beibehalten werden und es soll nicht mehr Geld für den ÖPNV geben. Zukunftsnetz scheint ein Euphemismus für eine Sparspirale nach unten zu sein, denn es wird im Entwurf noch nicht einmal abgebildet, dass die Stadt Osnabrück massive Verschlechterungen des Leistungsangebotes plant (vgl. NOZ vom 27.05.2025, S. 9). Wie auf diese Weise eine Steigerung des Modal-Split von jetzt 8 % auf 11 % im Jahr 2030 geschafft werden soll, bleibt völlig rätselhaft. Hier ist dringend mehr Transparenz erforderlich und mehr Ehrlichkeit wünschenswert.

1.7
Thema: Systematische Gewinnung von Plandaten
Änderung: Für die Stadt Osnabrück wird eine Systematik zur Gewinnung von guten Plandaten für die mittelfristige Strukturplanung entwickelt.
Bezug: Entwurf 5.NVP S. 9, 46,47, 78ff, 112 ff, 120
Begründung: Die Erfassung von Istdaten soll nach dem Entwurf zum 5. NVG (S. 112 ff.) weitgehend automatisiert werden. Das ist zu begrüßen, bleibt aber der Natur der Sache nach (Vergangenheitsdaten) auf Kontrollzwecke und auf den operativen Betrieb beschränkt. Für Zukunftsdaten gibt es auf S. 120 einen Hinweis auf nicht näher spezifizierte KI. Es sollen damit aber anscheinend lediglich kurzfristige Prognosen für operative Zwecke ermöglicht werden. Immerhin wird der Bedarf für strukturelle Daten im Entwurf zum 5. NVP (S. 9) artikuliert. Es bleibt aber unklar, zumindest für die Stadt Osnabrück, wie er realisiert werden soll. Auf S. 46 wird eine Fragebogenaktion aufgeführt, die triviale Ergebnisse gebracht hat. Auf S. 47 werden nicht näher beschriebene Dialogformate als „sehr gute Planungsgrundlage für die Entwicklung eines neuen Busnetzes (Zukunftsnetz)“ behauptet. Es fehlt jede Darstellung oder Analyse der in diesen Dialogformaten gewonnenen Informationen. Der Landkreis ist hier weiter: Auf S. 78 ff wird eine Methodik zur langfristigen Ausrichtung des ÖPNV entwickelt.

Teil 2: Änderungsanträge im konkreten Einzelnen

2.1
Thema: Stadtbahn (vgl. 1.5)
Änderung: „Unter der Voraussetzung sehr hoher Fahrgastzahlen und in der Folge zunehmend auftretender Kapazitätsprobleme kann es sinnvoll werden, eine oder mehrere der Trassen der Metrobuslinien zu einem Stadtbahnsystem weiterzuentwickeln.“ [Übernahme aus dem 4. NVP, S. 197]
Bezug: Einfügen unter: „4.2 Ziele eines Gesamtsystems ÖPNV“
Begründung: In der ‚Machbarkeitsstudie Stadtbahn Osnabrück‘ lautet das Fazit: <i>„Um diese Herausforderungen zu meistern, wird empfohlen, die Einführung des Systems Stadtbahn weiterzuverfolgen.“</i> Die Weiterverfolgung der Studie wurde bis 2027 auf Eis gelegt, kommt also wieder während der Laufzeit des 5. NVP auf Wiedervorlage. Blicke die Stadtbahn im NVP unerwähnt, könnten für eine Weiterverfolgung während seiner Laufzeit z. B. keine Fördermittel eingeworben werden.

2.2
Thema: Modal split
Änderung: Der ÖPNV-Anteil am Modal Split ist zu erhöhen. Wir schlagen vor:: <i>„Steigerung des Modal-Split auf 11 % im Jahr 2030, auf mindestens 14% im Jahr 2035 und auf mindestens 17% im Jahr 2040“</i>
Bezug: Leitplanke 1, S. 66
Begründung: Die bereits im Entwurf zum 5 NVP enthaltene Steigerung des Anteils des ÖVP am Modal Split auf 11 % bis 2030 ist nicht sehr anspruchsvoll, aber immerhin, es ist ein Schritt. Warum dann bis 2040 nur noch mehr oder weniger auf der Stelle getreten werden soll, ist nicht einzusehen. Mit 12 % im Jahr 2040“ [vgl. „Leitplanke 1“, S. 66] ist eine Verkehrswende nicht zu erreichen. Diese Größe ist aus dem „Vorreiterkonzept“ übernommen, das ohne ernsthafte Beratung mit der Bürgerschaft formuliert wurde. 12% bis 2040 ist völlig unambitioniert. Die Schrittlänge der Steigerung (3% pro 5 Jahre) der Attraktivität des ÖPNV sollte mindestens beibehalten werden.

2.3

Thema:

Busbeschleunigung

Änderung:

(a) Während der Laufzeit des NVP sind 50 Prozent der noch nicht ÖPNV-affinen LSA zu ertüchtigen. Das Achsenprinzip ist zu beachten (vgl. 1.4).

(b) Es gibt keine Neumarktspernung für Busse in Ost-West-Richtung.

Bezug:

4.3.4 ÖPNV-Bus-beschleunigung

(a) Wenn eine größere Anzahl von verkehrsmittelwahlfreien Nutzern für den ÖPNV gewonnen werden soll (und damit übrigens auch die Einnahmen gesteigert würden), muss sich Grundlegendes in der Angebotsqualität ändern, vor allem bei Fahrzeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Busbeschleunigung ist in Osnabrück seit den 1980er Jahren eine Vokabel in Ankündigungen, politischen Programmen und Nahverkehrsplänen. Umgesetzt wurde sehr wenig. Der 5. NVP sollte endlich enthalten eine Umsetzungsstrategie mit Korridoren, Zielerreichungsdaten und Nennung der erforderlichen Kosten. Zu bevorzugen ist die „elektronische Busspur“, also die Ertüchtigung von LSA, gegenüber straßenbaulichen Maßnahmen, die in der Regel mit größeren Kosten verbunden sind als LSA-Ertüchtigungen und längere Planungs- und Umsetzungszeiträume benötigen.

(b) Eine Sperrung des Neumarkts für den Busverkehr ist völlig ÖPNV-kontraproduktiv und bedeutet eine massive Busverlangsamung.

(vgl. auch lfd. Nr. 4)

2.4

Thema:

Neumarktspernung

Änderung:

Wenn nicht auf die Neumarktspernung verzichtet wird (vgl. lfd. Nr. 3), muss der NVP die Konsequenzen deutlich benennen:

„Unter Beibehaltung des Beschlusses zur tlw. Sperrung des Neumarktes für den Busverkehrs ist mit erheblichen Nachteilen für das Gesamtsystem zu rechnen, vor allem für seine Akzeptanz und seine Kosten.“

Bezug:

vgl. S. 67: Leitplanke 3, Punkt 7: „Die politisch beschlossene ‚Variante 3B‘ ist bei der Befahrung der Innenstadt zu unterstellen.“

Begründung:

Der 5. NVP legt für den Stadtbereich keine Netzplanung vor. Mit ihr ist erst nach seiner Verabschiedung zu rechnen, wenn das sog. Zukunftsnetz entwickelt bzw. vorgestellt wird. Der NVP darf aber auf keinen Fall verschweigen, sondern muss deutlich benennen, dass mit einer Beibehaltung der Neumarktspernung für Busse in Ost-West-Richtung und ihrer Umfahrung über die Johannisfreiheit erhebliche Nachteile für Nutzer und Betrieb einhergehen. Auf jeden Fall werden sich Fahrzeiten verlängern und damit Betriebskosten erhöhen – unverständlich angesichts der behaupteten Sparzwänge und einer angestrebten Busbeschleunigung. Hier geschieht das genaue Gegenteil. Des Weiteren werden sich die Umsteigewege am Neumarkt z. T. erheblich verlängern; die ÖPNV-Nutzung wird damit unattraktiver. Vor allem aber ist kaum abzuschätzen, welche neue Linien-Netzstruktur sich aus der Sperrung insgesamt ergibt, welche Durchmesserlinien gebrochen werden müssen, welche Stadtteilbeziehungen aufgegeben werden, welche Umsteigebeziehungen außerhalb des Neumarktes entfallen. Auch der Regionalverkehr und seine Akzeptanz litten erheblich unter der Sperrung. Bereits das sog. Schmechtig-Gutachten v. 6. 12. 2018 [„Machbarkeitsstudie zur Neuorganisation des ÖPNV in der Osnabrücker Innenstadt“], das eine ÖPNV-Spernung des Neumarktes untersucht hat, kam zum Fazit: „Die Stadt Osnabrück müsste in der Konsequenz mehr Geld für einen schlechteren ÖPNV aufbringen.“ (S. 59)

2.5

Thema:

Netzstruktur

Änderung:

Die zum 5. 2. 2024 erfolgte Reduktion des Netzes 2020 werden rückgängig gemacht. Vor allem wird die Ringlinie zwischen Knollstraße und Rosenberg wieder in Betrieb genommen. Die Siedlung Dütekolke ist wieder angemessen an den ÖPNV anzuschließen, der Schinkeler Friedhof wieder über den ÖPNV erreichbar zu machen

Bezug:

Leitplanke 3 – ... Netzstruktur ...“

Begründung:

Auf dem Abschnitt Knollstraße Rosenberg der Linie 10/20 gab es nachweislich ausreichend Nachfrage, die sich nach Ablauf der Corona-Maßnahmen wieder stabilisiert hatte. Das Netz 2020 konnte sich aufgrund der Corona-Restriktionen nicht etablieren. Es ist anzunehmen, dass die Fahrgastzahlen, die zur Einschränkung ab 5. 4. 2024 geführt haben, nicht besonders aktuelle waren, sondern aus der „Corona-Delle“ stammten.

2.6

Thema:

Bedienzeiten

Änderung:

- a) Die Bedienzeiten sollen in den frühen Morgenstunden ausgeweitet werden.
- b) Das Nachtbusangebot an Wochenenden (fr/sa, sa/so) wird beibehalten, seine Ausweitung, z. B. vor Wochenfeiertagen, ist anzustreben.

Bezug:

Leitplanke 1 Osnabrück-Takt...“

Begründung:

- a) Ein Arbeitsbeginn um 6 Uhr ist mit einer ersten Anschlusskreuzung um 5.30 Uhr am Neumarkt oft nicht zu erreichen. Das gilt grundsätzlich für den frühen Sonntagmorgen, an dem die ersten Anschlusskreuzungen um 7.30/7.45 Uhr am Neumarkt stattfinden. Für Sonn- und Feiertage sind ggf. Bedarfslösungen zu finden, besonders für Abonnenten.
- b) Das Nachtbusangebot dient der sicheren Heimreise und gehört zum Merkmal eines Oberzentrums.

2.7

Thema:

Wetterschutz

Änderung:

Es fehlen im NVP Angaben über die Anzahl der Haltestellen, die bereits über Wartehallen verfügen, und die Planungsziele, wo Wartehallen in welcher Zeit zusätzlich aufgestellt werden sollen. Das Haltestellenverzeichnis [S. 26, Tab. 4) müsste zu einem Haltestellenkataster ausgeweitet werden, das die Qualitätsmerkmale der Haltestellen aufführt und damit den Handlungsbedarf erkennbar werden lässt: (Wo) Gibt es (barrierefreie) Bordsteine, Wartehallen mit/ohne Beleuchtung, Fahrradbügel, DFI-Anzeigen usw.? Wer ist bei den unterschiedlichen Zuständigkeiten für Unterhaltung, Pflege und Sauberkeit verantwortlich: Kommune, Verkehrsunternehmen, Werbefirmen...?

Bezug:

3.2. Haltestellen (S. 26 ff.)

Begründung:

Vgl. NVP, S. 26: „*Bushaltestellen sind als Zugangspunkt zum ÖPNV von besonderer Bedeutung.*“ Nur Zwangskunden bringen die Leidensfähigkeit mit, bei Regen und Schnee ohne Wetterschutz auf den Bus zu warten. Wer auch die Verkehrsmittelwahlfreien für den Bus gewinnen und damit auch die Einnahmeseite verbessern will, muss an den „Zugangspunkten“ einladender und komfortabler werden. Dass es im Bereich der Planos erhebliche Defizite gibt, ist offensichtlich. Umso wichtiger ist es, die Defizite zu dokumentieren, um daraus Handlungsziele ableiten zu können.

2.8

Thema:

Fahrgastinformation

Änderung:

- a) „Analoge Informationen werden beibehalten und verbessert. Die Telefonauskunft ist während der Betriebszeiten erreichbar.“
- b) Die auf Echtzeitdaten basierenden Fahrgastinformationen (DFI) werden als Qualitätskriterium genannt. Es fehlen aber Zielgrößen, wann das installierte, aber abgängige und nicht reparierbare derzeitige System mit elektronischen Anzeigen an den Haltestellen ersetzt wird. Die Formulierung „ist in Abhängigkeit der Finanzierung vorzunehmen“ (S. 68) verbietet sich für einen NahverkehrsPLAN. Schließlich ergeben sich aus einem Plan die erforderlichen Zeitrahmen, Planungs- und Umsetzungsschritte und haushaltspolitischen Voraussetzungen.

Bezug:

- a) Leitplanke 7: zusätzlicher 4. Punkt
- b) Unter 4.5.3 Kundenkommunikation

Begründung:

- a) Der NVP sollte analoge Medien nicht nur zum Standard zählen und erwähnen, sondern auch ausdrücklich betonen, dass es darauf ankommt, eine digitale Ausgrenzung zu vermeiden (Barrierefreiheit). Das gilt vor allem für die Alterskohorte der über 65-Jährigen, die zu einem großen Teil nicht über ein Smartphone und oft auch nicht über ein normales Mobiltelefon verfügen. *)

*)

Nach dieser Meldung (2023)

<https://www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/Drei-Viertel-ueber-65-Jaehrigen-nutzen-Smartphone.-Handy> haben 73 Prozent der über 65-Jährigen ein Smartphone (48 %) oder herkömmliches Mobiltelefon (33 %), also sind immerhin 27 Prozent ohne alles. Bei den über 75-Jährigen haben 55 Prozent eins von beiden, also knapp die Hälfte ohne.

Nach dieser Meldung (2021)

<https://www.dstgb.de/themen/digitalisierung/aktuelles/mehr-als-die-haelfte-der-ueber-65-jaehrigen-nutzt-kein-smartphone/digitaltag-presseinfo-senioren-ohne-smartphones-03-06-2021-2.pdf?cid=fvg> nutzt mehr als die Hälfte (53 %) kein Smartphone.