

Nahverkehrsbündnis
Niedersachsen



Mobilität für
MENSCHEN

**FORDERUNGEN
ZUR VERKEHRSWENDE
LANDTAGSWAHL 2022**

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger!

Der Klimaschutz und die damit verbundene Verkehrswende ist die dringlichste Aufgabe der Politik in Niedersachsen. Das betrifft insbesondere den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den ländlichen Räumen. Autofahrer*innen müssen die Möglichkeit bekommen umzusteigen, und alle anderen müssen ein ausreichendes Mobilitätsangebot erhalten. Dafür hat sich das Nahverkehrsbündnis seit seiner Gründung im Jahr 1994 stark gemacht und wird sich weiterhin mit aller Energie dafür einsetzen.

Die Landesregierung hat in der zu Ende gehenden Legislaturperiode zum Nachteil der ländlichen Räume und innerstädtischen Verkehre keine Reaktivierung von Bahnstrecken mehr auf den Weg gebracht. Das möchten wir ändern. Neben diesem Schwerpunkt gibt es weitere Aufgabenfelder, die wir hier darstellen werden und auf die wir uns mit unseren Forderungen beziehen.

Hannover, März 2022

*Dr. Wolfgang Konukiewitz
Sprecher Nahverkehrsbündnis Niedersachsen*



Reaktivierung von Bahnstrecken allgemein

Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist zunächst von dem grundsätzlichen Gedanken geleitet, dass die Bahn das Verkehrsmittel ist, welches den Anforderungen an eine klimagerechte Mobilität und den sonstigen ökologischen Erfordernissen im Blick auf die Umwelt am besten entspricht. Sie wird von den Umsteiger*innen auf den ÖPNV gegenüber dem Bus bevorzugt und ist auch für die Reise mit Kindern und für mobilitätseingeschränkte Personen angenehmer. Für einen Deutschlandtakt müssen die Bahnstrecken ausgebaut und die Netzbildung verbessert werden. Dazu gehören der Anschluss der Mittelzentren (Haselünne, Aurich, Sulingen, Zeven u.a.) an die Bahn und weitere Reaktivierungen und notwendige Netzergänzungen. Ebenso muss die Reaktivierung von Bahnhöfen fortgeführt werden.

Das Bundesverkehrsministerium empfiehlt aktuell den Ländern die Erstellung von Machbarkeitsstudien im Vorlauf zu der neuen Standardisierten Bewertung und der dann folgenden Finanzierung der Infrastruktur durch den Bund im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Die zuwendungsfähigen Kosten für die Sanierung der reaktivierungswürdigen Bahnstrecken werden zu 90 Prozent vom Bund erstattet.

! *Wir fordern von der Landesregierung die Förderung von Machbarkeitsstudien auf Antrag und die Vorbereitung der Überführung der Machbarkeitsstudien in die neue Standardisierte Bewertung. Ein Lenkungskreis muss unter Einbeziehung von Verbänden eingerichtet werden.*



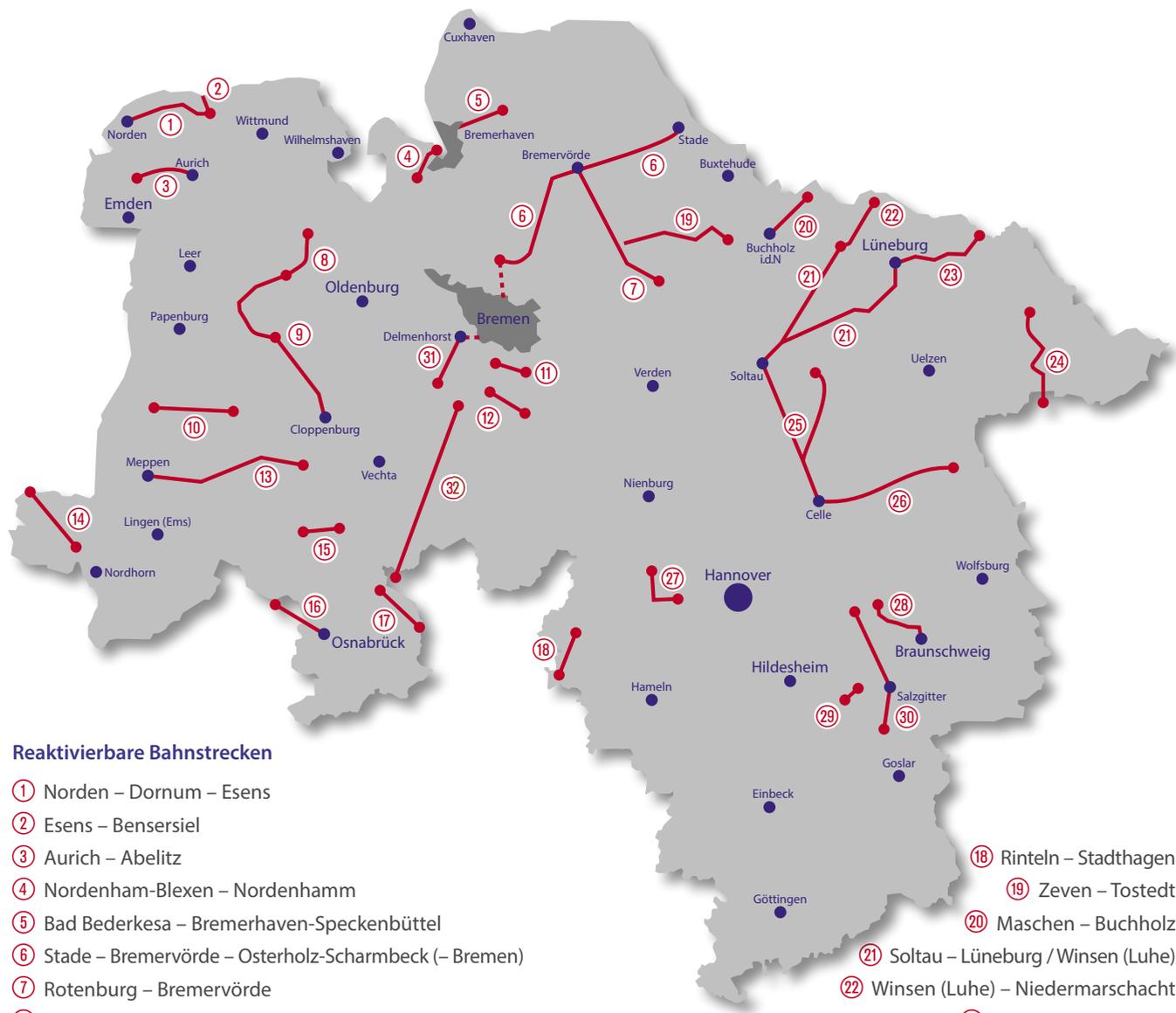
Bedeutung ländlicher Räume

Die ländlichen Räume waren bisher bei der Nutzen-Kosten Bewertung zur Reaktivierung von Bahnstrecken nicht im Blick. Sie werden bislang meist als „dünnbesiedelter Raum“ oder als „Fläche“ bezeichnet. Hier muss ein Paradigmenwechsel von einer kostenorientierten zu einer ressourcen-geleiteten Betrachtungsweise stattfinden. Sie ist dadurch gekennzeichnet, dass die ländlichen Räume gesunde regionale Ernährung und Erholung auf kurzen Wegen ermöglichen, ebenso Erfahrung von Natur und Raum für den Naturschutz. Ländliche Räume bieten überdies auch noch Natur- und Kulturdenkmale zur eingehenden Besichtigung und Erfahrung.



Diese Betrachtungsweise führt zu dem Ergebnis, dass die städtischen Ballungsräume auf die Partnerschaft mit den ländlichen Räumen angewiesen sind. Diese dürfen und sollen dünnbesiedelt sein, um die Struktur der Räume zu erhalten. Menschen in ländlichen Räumen haben umso mehr das Recht auf gleichwertige Lebensverhältnisse – auch in Sachen öffentlicher Nah- und Fernverkehr.

! *Wir fordern, jede einzelne zu reaktivierende Bahnstrecke in ihrer eigenen Wertigkeit und ihrem Potenzial zu würdigen, das die Entwicklung der Region fördert.*



Reaktivierbare Bahnstrecken

- ① Norden – Dornum – Esens
- ② Esens – Benersiel
- ③ Aurich – Abelitz
- ④ Nordenham-Blexen – Nordenhamm
- ⑤ Bad Bederkesa – Bremerhaven-Speckenbüttel
- ⑥ Stade – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck (– Bremen)
- ⑦ Rotenburg – Bremervörde
- ⑧ Westerstede – Ocholt
- ⑨ Ocholt – Sedelsberg – Friesoythe – Cloppenburg
- ⑩ Lathen – Werlte
- ⑪ Kirchweyhe – Thedinghausen
- ⑫ Eystrup – Syke
- ⑬ Meppen – Essen (Olbd)
- ⑭ Neuenhaus – Coevorden
- ⑮ Ankum – Bersenbrück
- ⑯ Osnabrück – Recke (NRW)
- ⑰ Bohmte – Bad Holzhausen
- ⑱ Rinteln – Stadthagen
- ⑲ Zeven – Tostedt
- ⑳ Maschen – Buchholz
- ㉑ Soltau – Lüneburg / Winsen (Luhe)
- ㉒ Winsen (Luhe) – Niedermarschacht
- ㉓ Lüneburg – Blekede
- ㉔ Dannenberg Ost – Lüchow – Salzwedel
- ㉕ Celle – Beckedorf – Munster – Soltau
- ㉖ Celle – Wittingen
- ㉗ Wunstorf – Bokeloh – Steinhude
- ㉘ Braunschweig – Gliesmarode – Harvesse
- ㉙ Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenbeck
- ㉚ Salzgitter Bad – Salzgitter-Lebenstedt – Peine
- ㉛ (Bremen –) Delmenhorst – Harpstedt
- ㉜ Rahden (NRW) – Bassum

Mobilität in den ländlichen Räumen

In vielen Gemeinden finden wir keine Schule, keine Hausarztpraxis, keine Apotheke, keinen Laden und keinen Bahnhof oder keine Bushaltestelle mehr. Die Menschen fühlen sich teilweise von der Politik vergessen und haben Angst, ihre Heimat zu verlieren. Vergessene Bahnstrecken, vorhandene Infrastruktur also, hätten das Potenzial, zu Mobilitätsachsen ausgebaut zu werden, die die Region zusammenhalten.

Dort, wo es keine Schieneninfrastruktur gibt, müssen Landesbuslinien in Regie des Landes diese Funktion übernehmen. Das Landesbusnetz muss vom Land Niedersachsen nach den Standards des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ausgebaut werden. Die Linien finden dann Eingang in die Nahverkehrspläne der Kommunen und regionalen Raumordnungsprogramme. Ergänzt werden Mobilitätsachsen durch Zubringerbusse und Bedarfsverkehre. Dadurch wird die Verbindung zwischen Haltepunkten des ÖPNV und den Versorgungszentren des täglichen Bedarfs, z.B. Arztpraxen oder kulturelle Angebote, gewährleistet, und zwar fußläufig und barrierefrei.

Auf der anderen Seite gehören aber auch soziale Standards dazu, die die Beschäftigten im ÖPNV vor Niedriglöhnen schützen und gesunde Arbeitsbedingungen sichern. Ein verlässlicher und sicherer ÖPNV, der die Daseinsvorsorge gewährleistet, braucht faire und bis in die Rente existenzsichernde Arbeitsbedingungen im ÖPNV und vor allem beim Fahrpersonal.

! Das NVBN unterstützt die Forderungen nach einer Mobilitätsgarantie. Sie ist das Versprechen, dass alle Personen in den ländlichen Räumen jederzeit mobil sein können. Konkret bedeutet das, dass jeder Ort von 5 Uhr morgens bis Mitternacht mindestens im Stundentakt erreichbar ist. In den ÖPNV integrierte Bedarfsverkehre ergänzen die Linienverbindungen.

Diese Bedarfsverkehre holen die Bürgerinnen und Bürger garantiert innerhalb einer Stunde ab. Um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu fördern, sollten Pendler*innen ab 35 km eine Ermäßigung auf ihre Fahrkarte erhalten.





Barrierefreiheit und barrierefreie Zugänge

Die gesetzliche Grundlage für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen ist die UN-Behindertenrechtskonvention, das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und diverse andere Gesetze, für den ÖPNV nicht zuletzt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Leider werden die Vorgaben der Gesetze/Richtlinien in der Realität oft nicht genügend beachtet, und Teilhabe behinderter Menschen ist damit nicht sichergestellt. Dies gilt insbesondere für die Umsetzung geförderter Vorhaben.

Eine barrierefreie Umwelt ist für 10% der Bevölkerung zwingend erforderlich und für 100% komfortabel – so natürlich auch für den ÖPNV.

Soll die Verkehrswende gelingen, muss der ÖPNV für alle Menschen komfortabel und barrierefrei sein.

Komfortable und durchgängig barrierefrei gestaltete Übergänge von Bahn zu Bus, Vernetzungen von Wegeketten sowie gute Vertaktung machen Lust auf ÖPNV und den Umstieg vom MIV auf ein öffentliches Verkehrsmittel. So können sie entscheidend zur Verwirklichung der Verkehrswende beitragen. Beim Übergang an Haltepunkten kommt der Spaltenminimierung besondere Bedeutung zu.

! *Wir fordern die konsequente Umsetzung von Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen für den ÖPNV und Kontrolle der Umsetzung bei geförderten Vorhaben. Bei Nichtbeachtung müssen die Zuwendungen zurückgezahlt werden.*

Fahrradmitnahme

Der ÖPNV ist, zusammen mit dem Fahrrad, der klima- und umweltfreundlichste Verkehrsträger. Er ist die attraktive Alternative zum PKW. In Verbindung mit einer Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr muss das Rad für mehr Menschen zum Alltagsverkehrsmittel werden. Bessere Möglichkeiten der Fahrradmitnahme, auch in ländlichen Räumen, sowie eine verlässliche und regelmäßige Taktung im ÖPNV sind Voraussetzung. Die Fahrradmitnahme muss günstiger beziehungsweise kostenlos werden. Es braucht attraktive Angebote für Menschen, die mit dem Rad zur Arbeit pendeln. Dazu gehören auch komfortable und diebstahlsichere Abstellanlagen an Start- und Zielpunkten. Auch Mieträder am Ausstiegspunkt müssen in diesem Zusammenhang gesehen werden. Dann ist das Fahrrad die ideale Ergänzung auf der letzten Meile.

! *Die Fahrradmitnahme im ÖPNV muss kostengünstiger bzw. wie in anderen Bundesländern kostenlos werden.*



Touristische Verkehre

Tagestourismus, Naherholung sowie Wander- und Fahrradtourismus erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Insbesondere der Fahrradtourismus ist in vielen Teilen von Niedersachsen zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor geworden. Im Tagestourismus mit dem Fahrrad bietet sich eine Anfahrt zum Ausgangspunkt der Fahrradtour oder der Rückfahrt vom Zielpunkt, mit der Bahn an. Auch nutzen viele Mehrtagesurlauber*innen die Bahn zur An- und Abreise ihres Urlaubes.

Um die Attraktivität der Regionen zu steigern, werden in Niedersachsen auf nicht mit Personenverkehr befahrenen Bahnstrecken an bestimmten Tagen in der Saison touristische Fahrten angeboten. Diese touristischen Bahnangebote werden zumeist von ehrenamtlichen Aktiven erbracht, können meist aber auf Grund fehlender finanzieller und personeller Ressourcen nicht erweitert werden. Gleiches gilt für einen leistungsfähigen Fuhrpark. Kommunen sind in der Regel nicht bereit, den organisatorischen und finanziellen Aufwand zu übernehmen. Für die Entwicklung der Regionen ist es förderlich, wenn das Land derartige touristische Verkehre finanziell unterstützt. Eine Möglichkeit aus unserer Sicht ist die Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln. Die Förderung von touristischen Verkehren im ÖPNV stellt einen großen Beitrag für den umweltfreundlichen und klimaschützenden Verkehr dar.

! *Für die Entwicklung der Regionen ist es dringend geboten, dass das Land saisonale touristische Verkehre bestellt. Beispiele hierzu gibt es seit vielen Jahren u.a. in Rheinland-Pfalz und Bayern, wo die Landesregierungen nicht nur den Betrieb des touristischen Verkehrs (aus Regionalisierungsmitteln) finanziert, sondern auch 85% der erforderlichen Investitionskosten an den Strecken zur Verfügung stellt.*

Landeseisenbahninfrastrukturgesellschaft

Mit dem Ankauf des Streckennetzes der Ostthüringischen Eisenbahn (OHE) durch eine neue landeseigene Gesellschaft ist ein erster wichtiger Schritt getan in Richtung einer Landeseisenbahninfrastrukturgesellschaft neben der Landesnahverkehrsgesellschaft, die für den Betrieb des SPNV zuständig ist. Eine Landeseisenbahninfrastrukturgesellschaft, der eigene Eisenbahnstrecken gehören oder die Eisenbahnstrecken anderer Unternehmen verwaltet, bietet die Möglichkeit, Interessen des Landes durchzusetzen. Sie kann schneller planen, ausschreiben, kostengünstiger sanieren und bauen, wie das Beispiel des „Haller Willem“ seit 2003 nachdrücklich gezeigt hat. Sie wäre ein Garant für den Erhalt wichtiger Bahntrassen für eine zukünftige Bahninfrastruktur in Niedersachsen.

! *Wir fordern, dass die Pläne für eine Landeseisenbahninfrastrukturgesellschaft konkrete Gestalt annehmen und zu einem Ergebnis gebracht werden.*

Personalaufbau und Arbeitsbedingungen

Die schönsten Ziele sind wertlos, wenn es keine Menschen gibt, die ihre konkrete Planung und Umsetzung bewerkstelligen können. Das gilt auch für die bei Bus und Bahn beschäftigten Mitarbeiter*innen. Die Berufsfelder im ÖPNV müssen attraktiv und so bezahlt sein, dass ausreichend Personal für diese Berufe begeistert werden kann. Bei jeder Neuvergabe von Beförderungsleistungen muss das erforderliche Personal einschließlich der Tarifverträge und Gehaltsstufen übernommen werden.

! *Wir fordern deshalb eine erheblich bessere personelle Ausstattung auf allen Ebenen der Verwaltung und Planung, des Baus und der Instandhaltung und des Dienstes am Kunden sowie verlässliche und attraktive Arbeitsbedingungen im Nahverkehr.*

**Die Mitglieder im Nahverkehrsbündnis
Niedersachsen und ihre Ansprechpartner*innen:**



**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V.
Landesverband Niedersachsen**

<https://niedersachsen.adfc.de>
Rüdiger Henze
ruediger.henze@adfc-niedersachsen.de



**Bund für Umwelt und
Naturschutz e.V.
Landesverband Niedersachsen**

www.bund-niedersachsen.de
Hans-Werner Mohrmann
mohrmann@me.com



**Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft**

www.evg-online.org
Joachim Plank
joachim.plank@evg-online.org



**Landesverband Bürgerinitiativen
Umweltschutz Niedersachsen e.V.**

www.lbu-niedersachsen.de
Ralf Strobach
strobach@biu-hannover.de



**Naturschutzbund Deutschland e.V.
Landesverband Niedersachsen**

www.nabu-niedersachsen.de
Jörg Schneider
J.S.mobil@t-online.de



**Fahrgastverband Pro Bahn
LV Niedersachsen/Bremen e.V.**

www.pro-bahn.de/niedersachsen
Malte Diehl
malte.diehl@probahn-ol-hb.de



**SoVD-Landesverband
Niedersachsen e.V.**

www.sovd-nds.de
Bernd Skoda
sozialpolitik@sovnd-nds.de



**Verbraucherzentrale
Niedersachsen e.V.**

www.vzniedersachsen.de
info@vzniedersachsen.de



**Verkehrsclub Deutschland e.V.
Landesverband Niedersachsen**

www.vcd.org/nds
Dr. Wolfgang Konukiewitz
wolfgang.konukiewitz@vcd-niedersachsen.org



**Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Landesbezirk Niedersachsen-Bremen**

www.nds-bremen.verdi.de
Marian Drews
marian-kristoff.drews@verdi.de



**Deutscher Bahnkundenverband e.V.
Länderverband Nord**

<https://www.bahnkunden.de>
Stephan Genandt
nord@bahnkunden.de

Nahverkehrsbündnis Niedersachsen
c/o Dr. Wolfgang Konukiewitz
wolfgang.konukiewitz@vcd-niedersachsen.org
Telefon: 0172 - 972 65 03

www.nahverkehrsbaendnis.de