



# Niedersachsen braucht eine Verkehrswende

## Positionspapier von Einfach Einsteigen

---

Es wächst seit geraumer Zeit die Diskrepanz zwischen unserer lebensweltlichen Art, Mobilität zu gestalten und unserem Wissen über dessen vielfältige negative Folgen, wie die Klimakrise und tiefgreifende soziale Ungleichheiten – Problemlagen, die auch im Alltag in Niedersachsen zu spüren sind. Diese Diskrepanz muss sofort verringert werden, indem wir unser Handeln an unser Wissen anpassen. Wir müssen unsere Art, mobil zu sein, verändern und sie an die vielfältigen Problemlagen adaptieren – es braucht deswegen dringend eine umfassende niedersächsische Verkehrswende, verbunden mit einem Ausbau der Bahnkapazitäten zu einem Niedersachsentak.

Wir von Einfach Einsteigen e.V. haben zu diesem Thema folgendes Positionspapier mit unseren Forderungen verfasst.

Die wichtigsten Stichpunkte zusammengefasst – Folgendes muss die niedersächsische Verkehrswende beinhalten:

- ▶ die Schaffung eines **Verkehrswendegesetzes** für Niedersachsen – zur rechtssicheren Bevorzugung des Umweltverbunds vor dem Autoverkehr in der Stadtplanung
- ▶ Etablierung des Nahverkehrs als zukünftigen Teil der **öffentlichen Daseinsvorsorge**
- ▶ umfassende Maßnahmen zur **Reaktivierung stillge-**

**legter Bahnstrecken** und dabei Abkehr von rein ökonomischen Kriterien bei Beurteilung der Machbarkeit und Ausbau des Fahrplans zum **Niedersachsentak**

- ▶ Investitionen in **Ausbildung und Forschung**
- ▶ ein Erleichtertes Abrufen von Förderungen, die Gründung einer niedersächsischen Verkehrswendestiftung und mittelfristig die Etablierung eines **Konzeptes für umlagefinanzierten Nahverkehr**

# Niedersachsen braucht ein Verkehrs- wendegesetz

Um die Verkehrswende rechtsbindend in der künftigen Verkehrsplanung zu verankern, benötigt Niedersachsen ein umfassendes Verkehrswendegesetz. Als dessen Grundlage kann das Berliner Mobilitätsgesetz herangezogen werden, dessen Kern die Bevorrangung des öffentlichen sowie Rad- und Fußverkehrs vor dem Auto in der Verkehrsplanung darstellt. Sein Fokus liegt demnach zunächst auf Umbau und Neuschaffung von entsprechender Verkehrsinfrastruktur. Mit einem solchen Gesetz würde somit der rechtliche Rahmen für eine neue Mobilität geschaffen werden, welche klimafreundlich, nachhaltig, leistungsstark, unkompliziert und verlässlich ist und dabei allen Menschen gleichermaßen zu Verfügung steht. Darüber hinaus soll das Verkehrswendegesetz außerdem den Kommunen erlauben, Abgaben zur Finanzierung des Nahverkehrs, des Nahverkehrsausbaus, der Fahrscheinfreiheit und anderer Verkehrswendemaßnahmen zu erheben. Zentral bei der Schaffung dieser rechtlichen Grundlage ist dabei auch auf juristisch verbindliche Inhalte zu achten, damit Verzögerungen durch schwammige Vorgaben, wie es teilweise in Berlin der Fall ist, vermieden werden.



## Nahverkehr als Teil der Daseinsvorsorge



Der Nahverkehr soll Teil der Daseinsvorsorge werden. Damit werden die Kommunen und das Land dazu verpflichtet, ein gutes Nahverkehrsgrundangebot zu schaffen. Das Land wäre für den SPNV und überregionale Busverbindungen verantwortlich. Nahverkehr wird nur einen Beitrag zur Daseinsvorsorge leisten, wenn dieser die Erreichbarkeit zu medizinischen Einrichtungen, Bildungsstandorten sowie Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs verbessert. Bei diesen Planungen ist der demographische Wandel zu berücksichtigen. Gerade in ländlichen Räumen nimmt die Bevölkerungszahl durch eine Überalterung der Gesellschaft ab. Der Anteil mobilitätsärmerer Personengruppen steigt, was eine Dezentralisierung und Ausdünnung der Angebote der Daseinsvorsorge zur Folge hat. Es entsteht ein höherer Mobilitätsbedarf – eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens ist die logische Konsequenz dieser Entwicklung. Eine Verkehrswende ist somit auch ein Thema für ein ländliches Flächenland wie Niedersachsen.

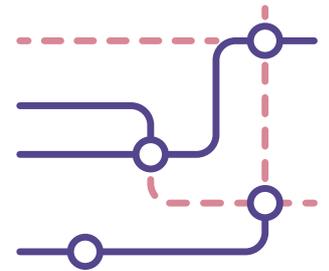
Um den Prozess zu beschleunigen, sollten die Kommunen neben finanzieller auch beratende Unterstützung bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen erhalten. So sollen Mittel des Landes zur Förderung von kommunalen Maßnahmen zum Ausbau und zur Verdichtung des Nahverkehrs rechtskräftig gebunden werden. Dabei müssen insbesondere kreative Mobilitätskonzepte, die zur Verkehrswende beitragen, wie z.B. Radverkehrsinfrastrukturen, Lastenradförderung, Realisierung von Barrierefreiheit, seniorengeeignete Mobilität und Abholservice und intermodale Konzepte gefördert werden. Die unterstützende Beratung der Kommunen kann beispielsweise aus der Bereitstellung passender Konzepte bestehen. Bei Erschließung neuer Gewerbegebiete und Wohngebiete ist der Anschluss an das Bahnnetz für Personen- und ggf. auch Güterverkehr zwingend zu prüfen. In jedem Fall ist ein guter Anschluss an den ÖPNV und das Radwegenetz mitzuplanen.

## Reaktivierungen und Bahnstrecken-Ausbau

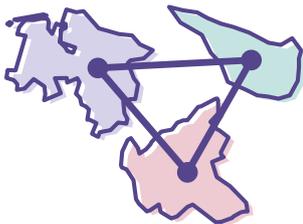
Das Land Niedersachsen soll einen Reaktivierungs- und Ausbauplan für die Erweiterung des Nahverkehrs nach eigenen Bedarfskriterien, unabhängig von den aktuell bestehenden Förder- und Finanzierungskriterien, erstellen. Dabei soll das Ziel verfolgt werden, alle Mittel- und Unterzentren mit übergeordneter Funktion an das SPNV-Netz anzuschließen. Darüber hinaus soll überprüft werden, ob bereits entwidmete Strecken für eine spätere Reaktivierung zunächst vor anderweitigen Planungen geschützt werden können.

Um von Bundesmitteln profitieren zu können, soll das Land Machbarkeitsstudien für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken in Auftrag geben. Die LNVG soll Streckenreaktivierungsmaßnahmen nicht ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Kriterien beurteilen, sondern eine volkswirtschaftliche Perspektive einnehmen. Die Reaktivierungen müssen im Gesamtkontext betrachtet und einzeln genau geprüft werden, wobei wir eine Ablösung des bisherigen Verfahrens der Standardisierten Bewertung fordern. Wir benötigen gerade im niedersächsischen Westen und Norden eine Verdichtung des Gesamtstreckennetzes. Gebunden an den Deutschlandtakt sollte das Land Niedersachsen ähnlich wie andere Bundesländer beispielsweise Bayern oder Rheinland-Pfalz ein Konzept zur Taktverdichtung aufstellen – den Niedersachsentak.

Das Land soll Standards für die Ausstattung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern schaffen, die den Anforderungen der Verkehrswende gerecht werden. Insbesondere die Schaffung von überdachten Fahrradabstellplätzen, Fahrradstationen und Fahrradverleihsystemen soll nach dem Vorbild der Niederlande vorangetrieben werden. Sofern Gebühren erhoben werden, soll es einheitliche Zugangskontrollsysteme und Zeitkarten für eine übergreifende Nutzung geben.



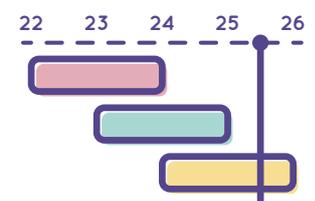
## Grenzüberschreitende Zusammenarbeit



Niedersachsen soll nach Vorbild des Projekts i2030, initiiert durch die Länder Berlin Brandenburg, eine Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn, anderen Netzbetreibern und dem Land Bremen für den Ausbau des SPNVs in diesen Ländern anstreben, um Reaktivierungs- und Ausbauprojekte deutlich zu beschleunigen. Grenzüberschreitende interkommunale Kooperationen mit Anrainerländern sollen gepflegt werden.

## Die Verkehrswende in Niedersachsen braucht einen Fahrplan

Der Klimawandel macht keinen Halt. Genauso wie die Senkung der CO<sub>2</sub> Emission rechtsbindend zeitliche Fristen zugeschrieben bekommen hat, braucht es auch für die Verkehrswende einen zeitlichen Fahrplan. Es soll ein umfangreicher Maßnahmenkatalog geschaffen werden. Als Vorbild können Verkehrsentwicklungsplänen einzelner Kommunen dienen. Zentral für die Verkehrswende ist eine verbindliche zeitliche Planung für die baldige Umsetzung gewisser Maßnahmen im Fuß-, Rad-, Individual- und öffentlichen Personennahverkehr. Ein Monitoring soll deren Umsetzung begleiten und evaluieren.



# Ausbildung und Forschung

Die Verkehrswende braucht Menschen, die sie umsetzen, durchführen und auch evaluieren. Unabdingbar ist dabei eine wissenschaftliche Begleitung der Verkehrswendemaßnahmen. Das Land Niedersachsen soll ein interdisziplinäres Forschungsnetzwerk auf den Weg bringen, neue Studiengänge schaffen und auch bestehende finanziell besser ausstatten. Es soll darüber hinaus auch geprüft werden, inwieweit dem Mangel an Fachkräften, welcher Betrieb, Planung und bauliche Umsetzung der Verkehrswende zumindest verlangsamen kann, durch Umschulungen und Fortbildungen entgegengewirkt werden kann.

Echtzeitinformationen des ÖPNV, aber auch andere verkehrsrelevante Daten (z.B. Standorte von Leihrädern) müssen als Open Data ohne Zugangshürden frei verfügbar sein, damit Kommunen, Unternehmen, Wissenschaft und Verbände damit arbeiten, diese zur Verbesserung von Angeboten untersuchen oder diese in eigene Anwendungen implementieren können. Darüber hinaus muss diesen Akteur\*innen durch ein Informationsfreiheitsgesetz erlaubt werden, Zugang zu landeseigenen und nicht personenbezogenen Informationen und Daten zu erhalten. Auch im Bereich der Datenverarbeitung braucht es zukunftsweisende Entwicklungen. Mit der Datenverfügbarkeit muss auch die Bereitstellung von dieser Software als Open Source erfolgen, welche mit öffentlichen Mitteln finanziert wird.



## Tarifgebundene Angebote



Das Land soll die Aufgabenträger dazu verpflichten, Instrumente zu schaffen bzw. Vereinbarungen zu treffen, die es erlauben, Aushandlungsprozesse über die Einnahmenaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen deutlich zu beschleunigen. Dabei sollen auch benachbarte Bundesländer einbezogen werden.

Das Jugendticket für unter 25-Jährige soll über das VBN-Gebiet hinaus auf ganz Niedersachsen ausgeweitet werden und an die Semesterticketverträge gekoppelt sein. Die Tatsache, dass Studierende gegenüber Auszubildenden und Freiwilligen bevorzugt werden, ist dringend zu ändern.

## Finanzierung

Die Verkehrswende braucht einen festgesetzten finanziellen Handlungsspielraum der mithilfe des Verkehrswendegesetzes rechtlich gesichert ist. Europäische, Bundes- und Landesförderprogramme für den Ausbau des Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs so wie allgemeinen Verkehrswendemaßnahmen müssen weiterhin bestehen und in digitaler Form für die Behörden und Auftraggeber zugänglich sein. Bürokratische Hürden bei der Beantragung der Gelder müssen abgebaut werden. Neben den klassischen Förderprogrammen soll eine niedersächsische Verkehrswendestiftung gegründet werden, die investive Einzelmaßnahmen, Projekte und Konzepte zur Verkehrswende befördern und speziell auch Bedarfskommunen einen Gestaltungsspielraum schaffen soll.

