

Barcamp Nahverkehr am 16. Spetember 2023 im Sportgarten Bremen

Kurzzusammenfassung der acht Sessions

Liebe Teilnehmende, liebe Interessierte!

Beim Barcamp Nahverkehr am 16.09. 2023 in Bremen diskutierten über 30 Teilnehmende selbst gewählte Themen rund um den Nahverkehr und die Verkehrswende. In diesem Dokument haben wir die Impulse und Ergebnisse aus den acht Sessions zusammengefasst. Die Inhalte der Diskussionen sind sinngemäß wiedergegeben und wurden von uns nicht verändert. Dementsprechend ist die ganze Vielfalt der Ideen, Einschätzungen und Meinungen der Teilnehmenden vertreten. Diese spiegeln oft, aber nicht immer die Haltungen von Einfach Einsteigen wieder.

1.1 Schienenreaktivierung in Niedersachsen

Im Themenslot „Schienenreaktivierung in Niedersachsen“ wurde im Rahmen des Projektes „Mehr Bahn Niedersachsen“ zunächst eine umfangreiche Machbarkeitsstudie von Einfach Einsteigen vorgestellt. Dieser Input umfasste unter anderem Kosten-Nutzen-Analysen der Reaktivierung von 54 verschiedenen Strecken, bei welchen detailliert Aspekte wie die aktuelle Anzahl der Bahnübergänge und Haltepunkte sowie notwendige Neubaumaßnahmen beleuchtet und diskutiert wurden. Im Anschluss wurde außerdem darüber debattiert, inwieweit autonomes Fahren perspektivisch als Zubringer in ländlichen Gebieten fungieren kann, und ob Landesbuslinien hierbei eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

1.2 Multimodalität

Im Slot „Multimodalität“ ging es um Möglichkeiten der Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel. Hierbei stand insbesondere die Kombination von Rad- und Schienenverkehr im Vordergrund. Neben der generellen Qualität und Quantität von Radwegen wurde vor allem der Mangel an Möglichkeiten zur Mitnahme von Rädern in Bus und Bahn sowie die Sicherheitssituation der Fahrradparkplätze an Bahnstationen kritisiert. Ferner wurde die Konfliktivität des Konzeptes Multimodalität mit den privatwirtschaftlichen Interessen einiger Verkehrsunternehmen herausgearbeitet. Außerdem wurden Ausschreibungen zur Kooperationsförderung der Unternehmen sowie einer App-basierten Vernetzung von Verkehrsträgern hohes Potential zugesprochen.

2.1 S-Bahn Bremen (Hauptbahnhof)

Der Slot „S-Bahn Bremen / Hauptbahnhof“ setzte sich mit möglichen neuen Strecken sowie den Problemen des Bremer Hauptbahnhofs auseinander. Bezüglich des Hauptbahnhofs wurde dabei übereinstimmend festgestellt, dass dieser - unter anderem durch die Doppelbelastung durch Personen- und Güterverkehr - seine Kapazitätsgrenzen erreicht und teilweise überschritten hat. Als Entlastungsmaßnahmen wurden diesbezüglich der Bau von neuen Haltepunkten und eines zweiten Fußgängertunnels identifiziert. Auch in Bezug auf die Stammstrecken wurden erhebliche Engpässe festgestellt, etwa bei der Querung der Weser. Zusätzlich erschwert der Fachkräftemangel eine Entlastung. Gegenmaßnahmen wären längere Züge, eine ausgebauten Automatisierung sowie eine technische Optimierung der Stellwerke.

2.2 Aufenthaltsqualität / Barrierefreiheit

Im Themenslot „Aufenthaltsqualität / Barrierefreiheit“ wurden mehrere Probleme adressiert, welche zusammen gedacht werden können. Bezüglich der allgemeinen Aufenthaltsqualität wurde neben den naheliegenden Problemen des Geruchs und der wenig ansprechenden Optik auch die Schwierigkeiten in der Findung eines guten Umgangs mit wohnungslosen Menschen diskutiert. Außerdem wurde das Fehlen von konsumfreien Möglichkeiten des Aufenthalts kritisiert. Des Weiteren wurde angeregt, Bahnhöfe nicht nur als streng funktionale Verkehrsinfrastruktur zu denken, sondern diese als Orte des Willkommenheißen und des ersten Eindrucks einer neuen Stadt zu sehen. Gerade bezüglich dieser Aufgabe versagen Bahnhöfe nahezu größtmöglich, bergen aber auch durchaus Potential.

In der Diskussion zur Barrierefreiheit wurde zunehmend deutlich, dass dies ein weitaus umfangreicheres Thema ist, als viele zunächst annehmen würden. So stellen nicht nur z.B. Stufen eine Hürde dar, sondern auch Themen wie Sprach- und Orientierungsbarrieren können zu Problemen führen. In diesem Kontext wurde festgehalten, dass die Bahn durch die Nicht-Behebung dieser Probleme gegen ihre Beförderungspflicht verstößt. Als Lösungsansatz wurde sich darauf verständigt, dass es zielführender wäre, Entscheidungen zu diesem Themen vermehrt in top-down-Verfahren zu treffen. Grund dafür ist, dass bei bottom-up-Entscheidungen aufgrund der Diversität der Akteur*innen und ihrer Interessen oft nur Kompromisse gefunden werden, die einzelnen Menschen nicht wirklich weiterhelfen und zudem deutlich zu lange dauern. Partizipative Planungsmethoden sind jedoch in kleinerem Umfang notwendig, um Erfahrungen von betroffenen Personen zu berücksichtigen.

2.3 ÖPNV im ländlichen Raum

Der Slot „ÖPNV im ländlichen Raum“ fokussierte sich auf zwei Hauptaspekte: die Mindestanforderungen an den ÖPNV, sowie Möglichkeiten seiner Attraktivitätssteigerung. Kernforderungen waren hierbei gesetzlich verankerte Standards wie eine angemessene Taktung, gut ausgestattete Haltestellen sowie eine gewährleistete Barrierefreiheit. Auch bei der Attraktivitätssteigerung ging es darum, den Erwerb von Fahrkarten zu erleichtern, etwa durch zunehmende Digitalisierung, kostenlose Beförderung von Schüler*innen oder der Ticketkauf ohne Anmeldung. Zudem wurde die Relevanz kurzer Wartezeiten bzw. einer guten Vernetzung hervorgehoben.

3.1 Finanzierung / 49-Euro-Ticket

Im Slot „Finanzierung / 49-Euro-Ticket“ gab es zunächst einen Input, bei welchem das Einfach Einsteigen Konzept vorgestellt wurde. Kern dessen ist eine paritätisch aufgeteilte Finanzierung des Nahverkehrs durch Bürger*innen und Wirtschaft. Mittels einer Umlage sollen sich die Verbraucher*innen beteiligen, während Unternehmen durch eine erhöhte Gewerbesteuer zum Unterhalt des Nahverkehrs beitragen. Die bislang aufgewandten Steuermittel würden so für den Netzausbau frei. Ziel ist ein sozial gerechter, fahrscheinfreier Nahverkehr, der die Bedürfnisse der Daseinsvorsorge abdeckt.

Auch die Diskussion im Anschluss drehte sich primär um dieses Thema. Dabei wurde angesprochen, dass durch lokale Zusatztickets die vermeindliche Tarifeinheitlichkeit ausgehebelt wird. Auch wurde angesprochen, dass der Preisausgleich bislang an die Verkehrsverbünde gezahlt wird, was die Frage nach langfristigen, gerechten Lösungen nach sich zieht. Zudem kam die Frage auf, ob und inwieweit sich das Einfach Einsteigen Konzept auf Bundesebene übertragen lässt.

3.2 Straßenbahnausbau

Der Themenslot „Straßenbahnausbau“ fokussierte sich auf Debatten um eine bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Straßenbahn. Dabei ging die Diskussion stark in die Tiefe, auch weil zahlreiche Strecken explizit und detailliert analysiert wurden, wie etwa eine Straßenbahn nach Findorff, Verlängerungen nach Oslebshausen und Kirchweyhe sowie die Taktung der Linien in die Überseestadt.

3.3 Taktung / Verspätungen

Im Slot „Taktung / Verspätung“ wurde eine massive Verdichtung des Taktes eingefordert. Kernaspekte waren dabei u.A. ein eingleisiger Halbstundentakt beim SPNV, ein 10- oder sogar 5-Minutentakt bei Hauptstrecken und Nachtverbindungen auch unter der Woche. Auf den ÖPNV bezogen wurde festgestellt, dass eine Priorisierung desselben bei Ampelschaltungen nötig ist, und dabei helfen würde, mehr Anschlussverbindungen zu erreichen.