

**Rede
von**

Thordies Hanisch, MdL

zu TOP Nr. 45

Erste Beratung

**Niedersächsische Mobilitätsprämie - in der Krise
zukunftsorientiert investieren!**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Drs. 18/6789

während der Plenarsitzung vom 01.07.2020
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Anrede,

die Klimaschutzziele sehen eine Reduktion von mindestens 80 Prozent der Treibhausgasemissionen bis 2050 im Vergleich zu 1990 vor. Dieses Jahr ist also Halbzeit.

Bis 2018 haben wir eine Senkung über alle Sektoren um insgesamt 31 Prozent erreicht. Gerade aber im Verkehrssektor haben wir noch nicht so viel erreicht – eigentlich eher fast gar nichts – nämlich gerade mal 1 Prozent Reduzierung. Und genau deshalb gibt es ein übergeordnetes politisches Interesse bei der Mobilität, nämlich die Reduktion der Treibhausgasemissionen.

In Ihrem Antrag, liebe grüne Kolleginnen und Kollegen, verfolgen Sie nun, die Förderung von E-Fahrrädern und Fahrrädern und Nutzung von öffentlichem Verkehr zu verstärken – das ist kein schlechter Ansatz. Ich freue mich, dass wir Teile dieser Forderungen auch schon im Nachtragshaushalt vorsehen.

In Ihrem hier vorliegenden Antrag listen Sie diverse Fördermöglichkeiten auf, so zum Beispiel den Kauf und die Reparatur von Fahrrädern und E-Bikes oder Pedelecs, Zeitkarten für Bus und Bahn, Nutzung von Car- und Bikesharing. Dazu streben sie eine individuelle Förderung von 800 Euro pro Person an. Hierfür und für weitere Maßnahmen, die ich hier erstmal ganz außer Acht lassen möchte, wollen Sie dann insgesamt 80 Millionen Euro bereitstellen.

Sehr geehrter Herr Kollege Schulz-Hendel, ich rechne ja immer mal ganz gern, um mir einen Überblick zu verschaffen. Wir haben in Niedersachsen etwa 3,9 Millionen Haushalte – ich dachte, Haushalte sind ein guter Ansatz. Ich könnte mir gut vorstellen, dass es in fast jedem Haushalt eine Person gibt, die sich eine Fahrrad-, E-Bike-, Bus- oder Bahnförderung gut vorstellen könnte. Und wenn man dann mal – Ihren Ansätzen entsprechend – schaut, in wie vielen Haushalten eine Person von ihrer Förderung profitieren könnte, dann wäre das in jedem vierzigsten Haushalt maximal eine Person. Ich könnte mir gut vorstellen, dass dieses Geschenk schon allein bei dieser Betrachtung nicht ganz aufgeht.

Die Zielsetzung Ihres Antrages ist dann ja auch nicht die Weitergabe von Finanzmitteln, sondern die nachhaltigere Gestaltung unseres Verkehrs. Da bin ich mir aber noch nicht so ganz sicher, wie sie Mitnahmeeffekte vermeiden wollen – bei einigen der angedachten Fördergegenstände scheint es sich doch eher um „Ohnehin-Ausgaben“ zu handeln, beispielweise bei ÖPNV Zeitkarten.

Auch bin ich mir nicht sicher, ob es tatsächlich allein mit finanziellen Anreizen möglich ist, unsere Mobilität zu einem nachhaltigeren Modal-Split zu verändern.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen,

wenn man sich mal näher mit Mobilitätsverhalten beschäftigt – mit oder ohne Corona – dann wird eines ziemlich schnell klar: Wir haben hier ein System, bei dem die Nachfrage

stark vom Angebot bestimmt wird. Im Bereich Bus und Bahn kommen wir beispielsweise nur wirklich weiter, wenn das Angebot attraktiv genug ist.

Aus dem Blickwinkel des ländlichen Raums: Wenn der Bus nicht auf die Zugzeiten abgestimmt ist und ich mich erstmal in mein Auto gesetzt habe, dann fahre ich damit nicht noch zum Bahnhof, um in einen Zug zu steigen, der nur stündlich fährt – damit ich 30 Minuten zu früh bei meinem Termin bin, um bei der Rückfahrt noch einmal 30 Minuten auf die Bahn zu warten. Dann fahren viele eben mit dem Auto in die Stadt und sorgen für Emissionen. Da nützt die Förderung von Tickets auch nichts.

Es gilt der Grundsatz: Änderungen im Mobilitätsverhalten gelingen nur, wenn das Angebot attraktiv und komfortabel gestaltet ist.

Freunde von mir haben jahrelang Car-Sharing-Angebote genutzt. Dann kam das erste Kind, dann das zweite, dann Corona und dann das Auto. Eigentlich wollten die nie ein Auto. Aber nun überlegen sie, es zu behalten. Warum? Ganz einfach. Wenn man nämlich für die Nutzung eines Sharing-Autos erst mal schauen muss, wo gerade eins frei ist und dann mit der Stadtbahn 15 Minuten durch die Stadt muss, um dann zu Hause Familie und Gepäck abzuholen, um dann weiter zu düsen, dann ist das nämlich unkomfortabel.

Den Fahrradverkehr attraktiver zu gestalten – das haben wir uns bereits auf die Fahne geschrieben. Das Fahrradmobilitätskonzept, dessen Ansätze uns im letzten Ausschuss vorgestellt wurden, zielt nämlich genau in diese Richtung – Aufstockung der Mittel für Radwege an Landesstraßen, Flexibilisierung der Förderung von Radwegen an kommunalen Straßen, Unterstützung der Kommunen bei Radschnellwegen, Ausbau der Radinfrastruktur an Bundesstraßen, Mehr Fahrradparkmöglichkeiten und, ganz wichtig, intermodale Verknüpfung. Förderung von Bike+Ride-Anlagen flexibilisieren, Fahrradmitnahme nutzerfreundlicher gestalten. Und nicht zuletzt Modellprojekte zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, um den Berufsverkehr nachhaltig zu verändern.

Verkehr muss intermodal gedacht werden – wir müssen in Wegeketten und Wegezwecken denken, wenn wir Mobilität beeinflussen wollen.

Die Ansätze in Ihrem Antrag sind Ansätze und können erste Überlegungen darstellen, für eine echte Mobilitätswende brauchen wir aber mehr als das. In diesem Sinne freue ich mich auf die Ausschussberatung und danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.