

**Rede
des behindertenpolitischen Sprechers**

Constantin Grosch, MdL

zu TOP Nr. 32

Abschließende Beratung

**a) ÖPNV stärken - barrierefreie Bushaltestellen
schaffen**

Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/5392

**b) Barrierefreie Mobilität stärken - Bushaltestellen an
Landesstraßen gezielt ausbauen**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Drs. 19/10675

während der Plenarsitzung vom 10.09.2026
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Eine der schmerzhaftesten Maßregelungen unseres Straf- und Ordnungsrechts ist der Entzug des Führerscheins. Warum? Weil viele dadurch die Empfindung haben, schlicht nicht mehr mobil, nicht mehr frei zu sein.

Für viele behinderte Menschen ist das aber Alltag. Sie können aus persönlichen Gründen keinen Pkw fahren oder erhalten in unserem angeblich ach so ausschweifenden Wohlfahrtsstaat nur unter ganz bestimmten Umständen finanzielle Unterstützung für Kfz-Umbauten oder andere Mobilitätshilfen. Für diese Menschen ist der ÖPNV keine Notfalllösung, die sonst nur besondere Personengruppen wie Schülerinnen und Schüler und Rentnerinnen und Rentner nutzen und die auch genau für diese abgestimmt ist. Der ÖPNV ist ihre einzige Chance auf Mobilität. Ob diese Mobilität selbstbestimmt ist, darüber lässt sich aber streiten.

Einen Teil der Frage versuchen die vorliegenden Anträge zu beantworten. Denn was passiert, wenn der Einstieg in den Bus selbst verwehrt bleibt, weil die Haltestelle unerreichbar ist, weil die Haltestelle das Ausklappen einer Rampe nicht ermöglicht oder weil es keine wahrnehmbaren Informationen gibt? Genau das erleben Menschen bei mir im Wahlkreis, direkt vor dem Ortseingang von Hameln. Die dortige Bushaltestelle ist nicht an einen Bürgersteig angebunden. Der einzige Zugang ist ein ausgetretener Trampelfahrt vom Weserradweg aus quer über einen Erdwall. Wer mit dem Rollstuhl unterwegs ist, wer schlecht zu Fuß ist oder einen Kinderwagen schiebt, ist dort komplett aufgeschmissen, erst recht im matschigen Herbst oder bei Glätte im Winter.

Was ist nun die Lösung? Ein kompletter Ausbau, weit über 100.000 Euro teuer, intensive Planung und bauzeitliche Sperrung der Straße. Umsetzungszeitraum: vielleicht in zwei oder drei Jahren. So sieht eine Lehrbuchlösung mit DIN-Norm und allem Drum und Dran aus.

Was machen wir stattdessen nun nach Abstimmung mit den lokalen, vor Ort vertrauten Menschen? Wir pflastern schlicht den Trampelpfad. Die Auszubildenden der Straßenbaubehörde packen an; das Ganze passiert nach Absprache innerhalb von wenigen Wochen und kostet nur einen Bruchteil des Geldes. Ist das perfektionierte Barrierefreiheit? Werden alle DIN-Normen eingehalten? Nein! Würden wir bei einem Neubau auch so agieren? Nein, natürlich auch nicht! Aber es sichert eben den Bürgerinnen und Bürgern und vor allem Menschen mit Mobilitätseinschränkungen viel schneller überhaupt einen Zugang zum ÖPNV.

Meine Damen und Herren, dieser Fall aus Hameln bringt unsere heutige Debatte auf den Punkt. Wir wollen flächendeckenden barrierefreien ÖPNV. Aber Zehntausende von Haltestellen infrastrukturell zu ertüchtigen dauert Jahrzehnte. Damit trotzdem schnellstmöglich für möglichst viele Menschen ein Zugang zum ÖPNV geschaffen werden kann, bedarf es lokal abgestimmter und klug priorisierter Ausbaupläne. Denn

die wenigsten Menschen, die auf barrierefreie Haltestellen angewiesen sind, leben meiner Erfahrung nach an einer Bundes- oder Landesstraße außerorts. Ganz im Gegenteil: In vielen Wohngebieten und Orten mangelt es noch immer an barrierefreien Haltestellen und einem ÖPNV-Angebot. Ohne diese sind aber die Haltestellen, von denen wir hier sprechen, schlicht ohne Funktion, da ohnehin nicht via ÖPNV erreichbar.

Deshalb schlagen wir mit unserem rot-grünen Antrag genau den richtigen Weg ein und zwar aus drei Gründen:

Erstens. Mobilität für behinderte Menschen ist nur möglich und selbstbestimmt, wenn die gesamte Reisekette von der eigenen Haustür bis zum Ziel barrierefrei ist. Deshalb greift die Forderung der CDU nach einem isolierten Programm rein für Haltestellen schlicht zu kurz. Wir müssen auch an die Wegeführung und Querungshilfen zu den Haltestellen und an barrierefreie Fahrgastinformationen denken. Wir tun das mit diesem Antrag.

Zweitens. Die Kolleginnen und Kollegen der CDU fordern einen eigenen Haushaltstitel für den ÖPNV-Ausbau. Abgesehen davon, dass wir dann bei multimodalen Bauvorhaben, wenn Radverkehr, ÖPNV und Individualverkehr gesamthaft betrachtet werden und wenn entsprechend gebaut wird, in erhebliche Abgrenzungsschwierigkeiten kommen - übrigens auch zu mehr Bürokratie -, ist die Idee auch völlig am eigentlichen Problem vorbei. Denn in Niedersachsen wurde bisher noch kein einziger Antrag für den Haltestellenbau oder die Haltestellenertüchtigung abgelehnt, weil das Geld gefehlt hätte.

Das wirkliche Problem liegt ganz woanders: Bisher weiß gar keiner im Land genau, wie viele Haltestellen an Landesstraßen außerorts überhaupt unzugänglich oder baufällig sind, weil diese Daten bei der LNVG schlicht nicht erfasst werden. Ein neuer Haushaltstitel - übrigens ohne eine Idee der Höhe - hilft da null weiter. Und, ehrlich gesagt, gerade als regelmäßiger Nutzer des ÖPNV wäre es mir schon wichtig, wenn wir wirklich relevante Haltestellen zügig und prioritär behandeln würden und nicht jede Wanderausflugshaltestelle im Nirgendwo, bei der wir uns doch alle allzu oft beim Vorbeifahren die Frage stellen, wer dort wohl und überhaupt wie oft einsteigen mag. Deshalb: Erst den Bedarf kennen, dann priorisieren, dann zielgerichtet bauen - das ist solide Regierungspolitik.

Und deswegen ist es drittens richtig, dass genau diese Fragen nicht im Ministerium oder bei der LNVG entschieden werden, sondern durch unsere Kommunen auf Basis ihrer selbst verfassten Nahverkehrspläne.

Meine Damen und Herren, ich danke der CDU, dass sie dieses wichtige Thema aufgerufen hat. Beim Durchlesen Ihres Antrags bin ich allerdings auf eine sprachliche Feinheit gestoßen, in der - vermutlich völlig unbeabsichtigt - eine Sichtweise zum Ausdruck kommt, die für behinderte Menschen schmerzlich ist. Sie schreiben darin:

„Jeder Mensch soll selbstständig und eigenverantwortlich den ÖPNV nutzen können.“ Liebe Kolleginnen und Kollegen, Menschen mit Behinderungen müssen oftmals viel mehr Eigenverantwortung für ihr Leben übernehmen als andere Menschen, gerade weil viele Systeme, Lösungen und gesellschaftliche Bereiche gar nicht für sie vorgesehen sind oder behinderten Menschen nicht mitgedacht werden. Aber gerade beim öffentlichen Personennahverkehr von Eigenverantwortung bei der Nutzung zu sprechen, ist schon abenteuerlich. Welche Verantwortung kann denn der Einzelne - zumal ein Mensch mit Mobilitätseinschränkungen - übernehmen? Es ist gerade systemimmanent, dass der Einzelne eben keinen Einfluss auf den ÖPNV nehmen kann; das ist doch gerade der Unterschied zum Individualverkehr, der eigenverantwortlich ist.

Deswegen: Streiten Sie bitte mit uns auch darum, den ÖPNV insgesamt zu stärken! Dafür braucht es aber keine unbestimmten Haushaltstitel, sondern eine reale Auseinandersetzung mit der Problematik durch Abstimmung mit den kommunal Handelnden und Planungen, die die Nutzer des ÖPNV als Kriterium heranziehen.

Das machen wir. Wir hoffen, dass Sie dem zustimmen.

Herzlichen Dank.