



ÖPNV in Niedersachsen: Hannover hui, Fläche nicht wirklich

Seit Februar sind die Energiemärkte kriegsbedingt in Aufruhr. Doch mit der Zuspitzung in den letzten Wochen ist es nochmal zu deutlichen Preissprüngen bei Öl und Gas gekommen. Wie schon im Sommer hat die Bundesregierung nun einen „Tankrabbatt“ aufgelegt, um für sofortige Entlastung bei privaten und gewerblichen Fahrten zu sorgen und die [Inflation zu bremsen](#). Jenseits dieses Krisenmanagements hapert es aber weiterhin an einer [politischen Vorsorgestrategie](#), mit der sich in Zukunft fossile Abhängigkeiten reduzieren und Schocks bei den Mobilitätskosten verhindern lassen.

Belastung durch hohe Spritpreise

Klar ist: Viele Menschen werden von den hohen Kraftstoffpreisen an den Tankstellen finanziell hart getroffen. [Die Förderung der E-Mobilität](#) für Pendler*innen und betriebliche Flotten bleiben deshalb unverzichtbar für die Mobilitätswende. Gleichzeitig gibt es eine zweite Komponente: Auf den eigenen Wagen kann vielerorts kaum verzichtet werden, weil es an der Alternative eines umfänglich ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetzes mangelt und ein Umstieg auf Bus und Bahn nicht möglich ist.

In der Fläche dünnt das Netz aus

Nirgendwo wird dies so deutlich wie in Niedersachsen. Laut einer [Analyse des Think-tank Agora Verkehrswende](#) gilt die Landeshauptstadt Hannover als eine der bundesweiten Topadressen bei der Qualität des öffentlichen Nahverkehrs. Auch die Region landet im Vergleich der städtischen Landkreise auf den vorderen Plätzen. Aber danach setzt das Gefälle ein. Nur 10 Prozent der niedersächsischen Bevölkerung verfügen über beste Netzanbindungen (Güteklasse A), während über 40 Prozent schlecht bzw. überhaupt nicht ans öffentlichen Verkehrsnetz angebunden sind (siehe Grafik). Je weiter es in die Fläche geht, desto weniger ÖPNV-Fahrgelegenheiten gibt es.

Mehr Investitionen in Bus und Bahn

Um gegenzusteuern, muss daher deutlich mehr Geld für den Ausbau der Infrastruktur fließen. Mindeststandards für Takt, Erreichbarkeit und Verfügbarkeit sind die Voraussetzung, dass die Menschen

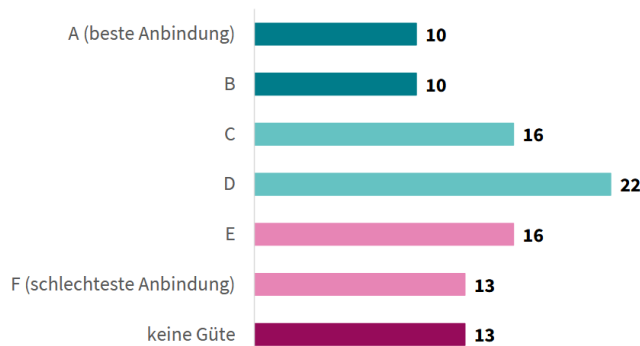
freie Wahl bei ihrer Mobilität haben. Bund, Länder und Kommunen tragen gemeinsam Verantwortung, die finanziellen Mittel dauerhaft bereitzustellen, um den Ausbau flächendeckend in die Wege zu leiten. Passende Vorschläge hat das [„Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende“](#), zu dem auch der DGB gehört, im März bereits vorgelegt.

Gute Arbeitsbedingungen unabdingbar

Gelingen wird dies allerdings nur unter der Voraussetzung ausreichend vorhandener Fachkräfte. Tarifgebundene Arbeitsplätze und attraktivere Arbeitsbedingungen - verbindliche Personalstandards, Verzicht auf geteilte Dienstschichten und

Qualität des öffentlichen Verkehrs in Niedersachsen

- Angaben in Prozent der Bevölkerung -



Quelle: Agora Verkehrswende 2026; eigene Darstellung

67 €

Beim Deutschlandticket soll der Preis um 6 Prozent angehoben werden

faire Pausenregelungen – sind dafür das Maß aller Dinge. Nur so lassen sich Beschäftigte im Bus- und Bahnverkehr halten und neue Angebote etablieren.

Mobilitätswende muss durchstarten

Fazit: Mit dem öffentlichen Verkehr hat die Politik neben der E-Mobilität eine zweite Stellschraube in der Hand, um den Bedarf an fossilen Brennstoffen zu mindern und die Menschen vor Kostenschocks zu schützen. Dass die Mobilitätswende Fahrt aufnehmen muss, sollte die unmissverständliche Lehre der aktuellen Lage sein. Zumal es auch im Sinne der Daseinsvorsorge und des Klimaschutzes wäre. Und vor allem darf dies nicht durch weitere [Preisanstiege beim Deutschlandticket](#) konterkariert werden. Mobilität muss bezahlbar sein.