

# NIEDERSACHSEN – sattelfest und bahnverwachsen

Ein alternativer Verkehrsplan

**DIE LINKE.**  
I M B U N D E S T A G



Im »Lied der Niedersachsen« heißt es, der Menschenschlag hierzulande sei »sturmfest und erdverwachsen«. Inwieweit das zutrifft, sei dahingestellt. Wir zeigen in diesem alternativen Verkehrsplan auf: Ein »Niedersachsen – sattelfest und bahnverwachsen« ist machbar. Notwendig ist eine Struktur des

Verkehrs, in der die Menschen im Alltag überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß und mit dem Fahrrad mobil sind. Im Zentrum eines solchen alternativen Verkehrsplans stehen der Mensch, die Umwelt und das Klima – anstelle von Beton, Sprit & Profit.

## So sieht es aus

Wer den öffentlichen Verkehr fördern will, muss eine entsprechende Verkehrswegepolitik betreiben. Das Gegenteil findet statt: Seit Jahrzehnten gibt es in Niedersachsen – wie in der gesamten Bundesrepublik Deutschland – eine scherenartige Auseinanderentwicklung von Straßen und Schienen. Nehmen wir als Vergleich das Jahr 1975. Denn nach der »Ölkrise« 1973 mit den autofreien Sonntagen gab es erstmals Debatten über eine Abkehr vom Auto und über die Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr auszubauen.

**STRASSENBAU-ORGIE** Tatsächlich wurde seit 1975 das niedersächsische Straßennetz von 61.000 km auf 72.000 km – oder um 20 Prozent – ausgebaut ... und das Schienennetz von 4500 auf 3400 km – oder um 25 Prozent – abgebaut. Die Zahl der Bahnhöfe mit Service wurde gar von 400 auf 28 reduziert. Allein das Autobahnnetz wuchs in diesem Zeitraum von 835 auf 1431 km Länge oder um 71 Prozent!

Sowas kommt von sowas ... Wer Straßen baut, wird Straßenverkehr ernten.

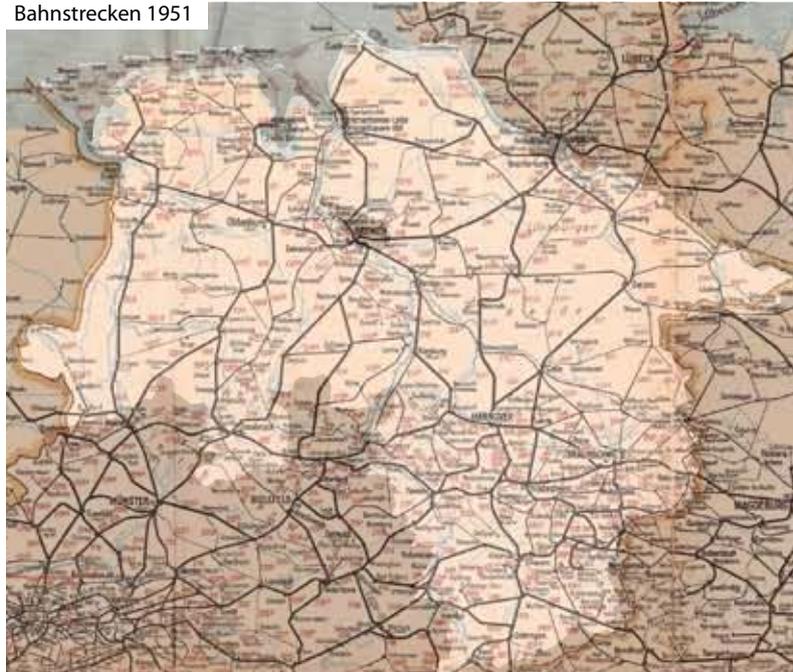
**STÄDTE ABGEHÄNGT** 18 niedersächsische Städte wurden allein seit 1999 vom Schienenpersonenfernverkehr ganz oder weitgehend abgehängt. Das trifft u.a. zu auf Salzgitter, Wilhelmshaven, Cuxhaven, Melle, Osterholz-Scharmbeck, Gifhorn ... Das ist ganz besonders bitter bei Städten, in denen der Tourismus ein Wirtschaftsfaktor ist (außer in Wilhelmshaven und Cuxhaven noch in Goslar, Sande und Bad Bevensen). Die Aufgabe der beliebten Fernverkehrsgattung InterRegio im Jahr 2001 trug massiv zu diesem Kahlschlag bei.

**KEINE LANDESMITTEL FÜR ÖPNV** Im Schienenpersonennahverkehr gibt es Licht und Schatten. Erfreulich sind die gestiegenen Fahrgastzahlen auf vielen Strecken. Kritisiert werden zu Recht unzureichender Service, Unpünktlichkeit und Ausfälle und



*Niedersachsen Fahrradland Nummer 1? 600 km des Radwegenetzes sind stark sanierungsbedürftig. Infrastruktur für bike & ride fehlt fast vollständig. Ein Fahrrad-Ticket zu 4 Euro z.B. im Metronom ist unterirdisch ... Foto: Georges/Pixelio.de*

Bahnstrecken 1951



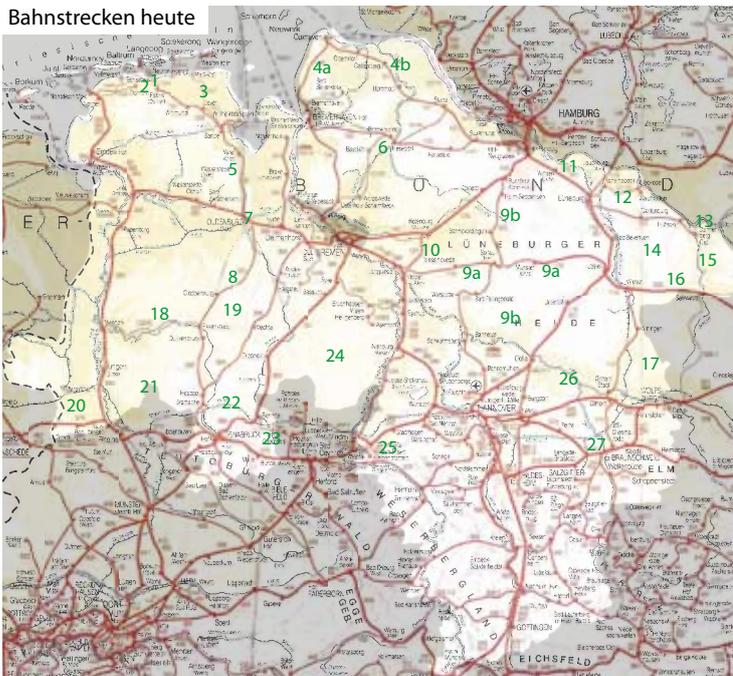
*1951 gab es auf dem Gebiet des heutigen Bundeslandes Niedersachsen ein Schienennetz mit mehr als 5000 km Länge (linke Karte). Heute sind es noch 3400 km (rechte Karte). Alle reden vom »Vorrang Schiene«. In der Praxis müsste das heißen: Umfassende Streckenaktivierungen – Realisierung einer Flächenbahn. Genau diese fordert DIE LINKE. Niedersachsen.*

die erheblich gestiegenen Ticket-Preise (seit 2003 um 35 %). Dabei gäbe es die Mittel für wesentliche Verbesserungen. Niedersachsen ist Rekordhalter beim zweckentfremdeten Einsatz der Regionalisierungsmittel des Bundes. Diese sollten eigentlich für den Schienenpersonennahverkehr eingesetzt werden. Doch die Landesregierung setzt Teile davon u.a. zur Finanzierung des Schülerverkehrs ein. Der DGB kritisiert: »Niedersachsen gibt so gut wie keine eigenen finanziellen Mittel mehr in den ÖPNV.«

**LKW-WALZE** Niedersachsen hat mit seinen Binnenwasserstraßen einen wahren Schatz. Doch wie wird dieser eingesetzt? Seit 1990 wächst der Transport auf den niedersächsischen Binnenwasserstraßen nur minimal. Gleichzeitig explodiert der Lkw-Verkehr. Die rechte Spur auf den Autobahnen gehört längst der endlosen Lkw-Transit-Walze. Damit sank der Anteil der Binnenschifffahrt im gesamten Güterverkehrsmarkt erheblich, während die Anteile des Straßengüterverkehrs und der Luftfracht deutlich anstiegen.

**KRÄFTIGES »WEITER SO«** Worauf setzen die Landesregierung und die SPD? Auf weiteren Autobahnbau (A20/22 und A39). Auf das Schienengroßprojekt Y-Trasse, das extrem viel kostet und kaum etwas bringt. Auf ein Ausbaggern von Elbe und Weser – womit die Deichsicherheit im Wortsinn unterhöhlt wird. Und auf den Gigaliner – die überlangen Lkw. Ein klares Bekenntnis zu »Weiter so« mit Versiegelung, Umweltzerstörung und Klimabelastung.

Bahnstrecken heute



## Das wollen wir ändern

Wir wollen ein Niedersachsen, in dem der ÖPNV, die Schiene, das Fahrrad und unsere Füße die Mobilität bestimmen. Wir wollen für unsere Kids tatsächlich »kurze Wege für kurze Beine«. Die Pendler brauchen gut abgestimmte ÖPNV-Verbindungen. Wir wollen ein Flächenland, in dem die Menschen auf dem Land nicht mehr immobil sind, wenn sie kein Auto (mehr) haben.

**3-V-Politik** Ein alternativer Verkehrsplan verfolgt grundsätzlich eine »3-V-Politik«: Verkehr muss VERMIEDEN, Verkehrswege müssen VERKÜRZT und Verkehr muss auf öffentliche Verkehrsmittel, auf Füße und Pedale VERLAGERT werden.

Einige Verkehre sind schlicht »erzwungener Verkehr«. Beispiel: Zehntausende Kinder werden in Niedersachsen täglich mit dem privaten Pkw zur Schule gebracht – oder von einem Elternteil zu Fuß oder per Rad begleitet. Das hat in erheblichem Maß damit zu tun, dass viele Schulwege länger und fast alle durch den intensiven Straßenverkehr unsicherer wurden. Freizeitverkehre – »Fahrten (oder Fluchten) ins Grüne« – entstehen, weil die Lebensqualität in Städten und Siedlungen oft miserabel ist. Notwendig ist eine Politik zur Schaffung verkehrsarmer Strukturen und kurzer Wege. Städte sind für die Menschen, nicht für das Auto da.

**ERDBEEREN AUS CHINA** Geradezu ins Auge springt die Notwendigkeit der Verkehrsvermeidung beim Gütertransport. Die Transportkosten sind durch die Subventionierung jeglicher Verkehrsinfrastruktur und durch das Lohndumping bei Lkw-Fahrern inzwischen derart niedrig, dass diese nicht mehr ins Gewicht fallen. Es entstehen absurde Transportwege. Tiefgefrorene Erdbeeren aus China kosten 1,10 Euro das

Kilo. Da kann auch Niedersachsen als Erdbeerland Nummer eins nicht mithalten. Übrigens: Deutschland exportiert ebenso viel Zucker wie es importiert – süß, nicht?

**VERLAGERN** Verkehr vermeiden und Verkehrswege verkürzen sind oft eng miteinander verzahnt. Verkürzte Wege lassen sich oft optimal verlagern. Zunächst auf die zwei nicht motorisierten Verkehrsarten, das zu Fuß Gehen und insbesondere den Fahrradverkehr. Und dann natürlich auf öffentliche Verkehrsmittel: Straßenbahn, S-Bahnen, Busse, Schienenpersonennahverkehr, Fernverkehr auf der Schiene.

### DIE VERKEHRSWENDE IST MACHBAR, HERR

**NACHBAR** »Das Auto ist out. Die deutsche Jugend ist eine Generation ohne Golf.« Diese Sätze des ADFC-Vorsitzenden Ulrich Syberg vom 4. November 2012 klingen betont optimistisch. Doch es gibt tatsächlich hoffnungsvolle Tendenzen. Beim Neukauf von Autos hat sich der Anteil junger Menschen (18 – 30 Jahre alt) mehr als halbiert. Gleichzeitig stieg vor allem bei jungen Leuten die Nutzung von Rad und ÖPNV. Die Zahl der im Bundesland registrierten Pkw liegt heute um 400.000 niedriger als 2006.

Die Gründe dafür sind unterschiedlich. Doch die Themen Umwelt und Klima spielen dabei auch eine Rolle. Und das ist gut so – und ein Ansatz für eine gezielte Politik der Verkehrswende. So heißt es im Bericht der Regierungskommission Klimaschutz der niedersächsischen Landesregierung vom Februar 2012: »Die Bedeutung des Klimawandels für Niedersachsen ist beträchtlich.« Empfohlen wir dort eine »Klimaschutzstrategie«, u.a. mit dem »Ziel der Verdopplung des öffentlichen Verkehrs«.

### »RADFAHREN STATT FLIEGEN? – IHR SPINNT

**WOHL!** Haben Sie dieses Argument schon mal gehört? Natürlich wollen wir niemand einen Flug vergällen und niemand auf den Drahtesel zwingen. Was aber, wenn es Spaß macht? Was, wenn die Zahl der Sattelfesten von Jahr zu Jahr zunimmt, so wie seit 15 Jahren? Was, wenn ein alternativer Verkehrsplan die Wirtschaft dort fördert, wo diese weitgehend umweltfreundlich ist?

Wussten Sie, dass in Niedersachsen jährlich 12,5 Millionen Menschen Urlaub (mit einer Übernachtung und mehr) machen? Dass 40 Prozent dieser Urlauber dabei im Urlaub Fahrrad fahren? Dass im Tourismus des Landes 340.000 Menschen Beschäftigung finden – weit mehr als doppelt so viele wie in der Autoindustrie? Und dass die Zahl der hier Beschäftigten steigt, während sie in der Autobranche deutlich rückläufig ist?

## **Sattelfest & bahnverwachsen – konkret**

Die zentralen Bestandteile des Alternativen Verkehrsplans Niedersachsen sind:

**VERSIEGELUNG STOPP** Wir wollen keine neuen Autobahnen und grundsätzlich keinen weiteren Straßenbau. Wir wollen grüne Städte, kurze Wege und den Erhalt der noch unverbauten Landschaften und Küstenregionen.

**RADWEGE TOP** Wir fordern die grundlegende Sanierung der Radwege und einen umfassenden Ausbau des Radwegenetzes im Land – in Städten und Siedlungen bevorzugt als Radstreifen im bestehenden Straßennetz. Bike & ride – die Kombinationen Rad&Bahn und Rad&Bus – muss landesweit möglich werden.

**FLÄCHENBAHN & BÜRGERBAHN** Statt des Projektes Y-Trasse müssen Schienenstrecken und Bahnhöfe reaktiviert, das System Schiene dort, wo bisher nicht erfolgt, elektrifiziert und perspektivisch grundsätzlich regenerative Energieformen für die Eisenbahn eingesetzt werden.

**FLATRATE-ÖPNV** Wir fordern die Senkung der Ticket- und Abo-Preise im öffentlichen Verkehr (Bahnen & Busse) und eine NiedersachsenCard als ersten Schritt hin zu einem gebührenfreien Nahverkehr.

**BARRIEREFREIHEIT NUTZT ALLEN** Angesagt ist ein landesweites Programm zur Realisierung von umfassender Barrierefreiheit. Diese kommt nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern allen Bürgerinnen und Bürgern zu Gute.

**AUSBAGGERN – NEIN DANKE!** Wir lehnen die Vertiefung von Elbe und Weser strikt ab. Binnenschiffe müssen sich den zu befahrenden Flüssen anpassen (Projekt Flachwasserschiffe).

**GIGALINER SIND GIGA-GAGA** Überlange Lkw führen zu noch mehr Straßengüterverkehr. Und überhaupt: Es stimmt etwas nicht, wenn sich in den letzten 20 Jahren der Güterverkehr verdoppelte, während der Lebensstandard stagniert. Güterverkehr muss reduziert, die Lkw-Maut deutlich erhöht und für alle Straßen verbindlich werden. Güter gehören auf die Schiene, auf Binnenwasserstraßen und zur Küstenschifffahrt.

**Die Langfassung des Alternativen Verkehrsplans Niedersachsen kann als Druck zugesandt oder abgerufen werden unter**

[www.nachhaltig-links.de/index.php/aktuelles/52-aktuelles-mobilitaet/1234-alternativer-verkehrsplan-niedersachsen](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/aktuelles/52-aktuelles-mobilitaet/1234-alternativer-verkehrsplan-niedersachsen)  
[www.linksfraktion.de](http://www.linksfraktion.de)

## **Drei Argumente – die ins Leere laufen**

**»NICHT FINANZIERBAR«**, so das Argument Nr. 1. Wir rechnen im Detail vor, dass die Kosten für ein »Weiter so« beim Straßenbau, mit Y-Trasse und beim Ausbaggern GRÖßER sind als die Investitionssumme für die Alternative. Einmal wird die Sackgasse betoniert. Das andere Mal wird Zukunft projiziert.

**»DAS GEFÄHRDET DIE JOBS DER AUTOBRANCHE«**, so das Argument Nr. 2. Gegenfragen: Wer ist verantwortlich dafür, dass im letzten Jahrzehnt 40.000 niedersächsische Auto-Arbeitsplätze abgebaut wurden? Warum gingen GM und Chrysler 2008 pleite? Warum gibt es Saab nicht mehr und warum wurde Volvo chinesisch? Warum kriseln Opel, Renault, Peugeot und Fiat? Es ist die Krise der Autoindustrie selbst, die hier wütet. Der Alternative Verkehrsplan Niedersachsen macht nicht kaputt, sondern baut auf – auch bei den Arbeitsplätzen: Damit werden in der Bahntechnik, bei der Bahn und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, im Maschinenbau, in der Bauindustrie und im Tourismus weit mehr neue Jobs entstehen als Jobs in der Autobranche derzeit – nicht durch uns, durch die bestehende Strukturkrise! – gefährdet sind.

**»FÜR ÖKO-SPINNEREI GIBT'S KEINE MEHRHEIT«**, so das Argument Nr. 3. Mehrheiten fallen nicht wie Manna vom Himmel. Man muss – und kann – sie gewinnen. Bei Einzelaspekten der Alternative gibt es sie bereits: im Fall von Tempolimit 130 km/h auf Autobahnen und 30 km/h Regelgeschwindigkeit in Wohngebieten. Als die Bahnprivatisierung 2005 auf die Tagesordnung gesetzt wurde, waren zunächst nur gut 50 Prozent für eine Bahn in öffentlichem Eigentum. Heute, nach einer intensiven Kampagne, sind rund 70 Prozent für eine solche Bürgerbahn. Je konkreter die Alternative entwickelt wird, desto mehr Zustimmung wird sie finden. Wir haben uns bemüht, eben dies zu tun. Wir sind auch in dieser Hinsicht sattelfest. Überzeugen Sie sich!

**DIE LINKE.**  
I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin  
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128  
E-Mail: [fraktion@linksfraktion.de](mailto:fraktion@linksfraktion.de)

V.i.S.d.P.: Ulrich Maurer, Stellv. Fraktionsvorsitzender  
Redaktion: Herbert Behrens, MdB, Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestags; Winfried Wolf; Stephan Krull und in Kooperation mit der Rosa-Luxemburg-Stiftung Niedersachsen  
Berlin, November 2012

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden!**

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen Initiativen finden Sie unter: [www.linksfraktion.de](http://www.linksfraktion.de)**