

Das VCD-10 Punkte-Programm

- Wege zu einer besseren Verkehrspolitik in Niedersachsen

Immer mehr Pkw und Lkw verstopfen unsere Straßen, der Öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) fristet ein Schattendasein, Gütertransporte finden kaum noch auf der Schiene statt. Niedersachsens Verkehrspolitik steckt in der Krise. Der jahrzehntelangen Politik zu Lasten von Mensch und Natur möchte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) mit seinem „10-Punkte-Programm – Wege zu einer besseren Verkehrspolitik“ begegnen helfen.

1. Schienenverkehr

Auf weit über 3.000 km Bahnstrecken verschwand in Niedersachsen in den letzten fünf Jahrzehnten der Personenzugverkehr. Der Schienenverkehr hat sich sowohl im Personen-, aber auch im Güterverkehr zum Stiefkind niedersächsischer Landespolitik entwickelt. So ist beispielsweise die 40.000 Einwohner zählende Kreisstadt Aurich per Bahn faktisch nicht mehr erreichbar.

Konnte 1991 – also vor gut zehn Jahren – letztmals mit der „Regionalbahn Elbe/Weser“ ein vorbildliches Modell entwickelt werden, so hat das Land seither den Anschluss an eine zukunftsfähige Bahnpolitik verpasst. In weiten Teilen des Landes außerhalb des Großraums Hannover hat der Schienennahverkehr den Charakter von Museumsbahnen erreicht. Fahrzeuge aus den fünfziger Jahren gehören zum Alltagsbild auf den wenigen noch vorhandenen Zweigstrecken.

Das Land beschränkt sich seit Jahren darauf, ständig verschobene Ausbauprojekte im Schienenverkehr stetig wieder neu anzukündigen. Der Ausbau der sog. „Amerika-Linie“ von Bremen nach Uelzen auf 120 km/h war bereits für das Jahr 1992 angekündigt. Im Mai diesen Jahres stand die Strecke wegen noch immer nicht umgesetzten Instandsetzungsmaßnahmen vor der „technischen Stilllegung“.

Während andere Bundesländer seit der Bahnreform zahlreiche Zweigstrecken erfolgreich für den Personenzugverkehr reaktivierten, weigert sich die Landesregierung energisch, diese Stärkung der Schieneninfrastruktur in den ländlicheren Regionen zu unterstützen. Im Gegenteil: Für die letzte Schienenanbindung ins Wendland, der Verbindung von Lüneburg nach Dannenberg, favorisiert die Landesregierung die Einstellung des Reisezugverkehrs.

Sog. „Lückenschluss-Projekte“ nach Ostdeutschland werden allenfalls dann

unterstützt, wenn Bundesmittel (etwa Uelzen-Stendal) fließen. Ein eigenes Engagement existiert nicht.

Zu den Themen „Ausschreibungen“, „InterRegio-Verkehr“, „Y“-Trasse und „Trassensicherung“ siehe Extra-Punkte!

Unsere Forderungen an die Landesregierung:

- ?? Keine weiteren Streckenstilllegungen
- ?? Angebotsverbesserungen auf bestehenden Strecken
- ?? Reaktivierungen von Zweigstrecken, z.B. Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck, Dannenberg Ost – Salzwedel, Emden – Aurich, Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde, Bad Bentheim – Nordhorn, Rinteln – Stadthagen, Einbeck – Einbeck-Mitte, Sulingen – Bassum, Sulingen – Nienburg
- ?? Lückenschluss-Projekte nach Ostdeutschland: Dannenberg Ost – Dömitz, Lüchow – Salzwedel, Jerxheim – Dedeleben, Duderstadt – Teistungen (jeweils mit Unterstützung des Bundes)
- ?? Förderung Regionalstadtbahnen Bremen und Braunschweig

2. Ausschreibungen

Ausschreibungen des Schienenverkehrs können zu einer erheblichen Effizienzsteigerung führen. Die Deutsche Bundesbahn hatte sich bis zur Bahnreform im Jahr 1994 in vielen Fällen als unfähig erwiesen, den Ausbau des Schienenverkehrs voranzutreiben.

Im Zuge der Regionalisierung ist es den Ländern als Aufgabenträgern heute möglich, ganze Bahnnetze auszuschreiben. In Niedersachsen geht zum 05.11.2000 die „NordWestBahn“ an den Start, um auf mehreren ehemals von der DB betriebenen Linien den Verkehr zu übernehmen. Reaktivierte Strecken befinden sich nicht im Ausschreibungs-Paket der Landesregierung. Zunächst jedoch ist als Erfolg zu werten, dass sich das Leistungsangebot auf den Weser-Ems-Strecken ab dem 05.11.2000 verbessert, z.B. Taktverkehre auch in den Tagesrandlagen. Der VCD erhofft sich durch weitere Ausschreibungen Qualitätsverbesserungen. Dabei ist er neutral gegenüber den verschiedenen Anbietern der SPNV-Leistungen.

Unsere Forderungen an die Landesregierung:

- ?? Weitere Ausschreibungen für Teilnetze in Niedersachsen

?? Berücksichtigung von Mindeststandards, z.B. moderne behindertengerechte Fahr-zeuge, problemlose Fahrradbeförderung (auch für Gruppen), Taktverkehr (auch an Wochenenden), soziale Mindeststandards für Mitarbeiter der SPNV-Anbieter

3. InterRegio-Verkehr

Angesichts eines Betriebsdefizits im Fernverkehr plant die Deutsche Bahn AG, Teile ihres InterRegio (IR)-Angebotes bundesweit aufzugeben. In Niedersachsen möchte die DB auf folgende IR-Linien ab dem Sommerfahrplan 2001 weitgehend verzichten: Norddeich/ Wilhelmshaven – Oldenburg, Cuxhaven – Münster, Hannover – Bad Harzburg. Auf zahlreichen weiteren Verbindungen besteht ohnehin nur noch ein Restangebot, z.B. Hannover – Amsterdam, Hamburg – Münster.

Die Deutsche Bahn AG möchte mit ihren Kürzungsplänen die Bundesländer an der Finanzierung des IR-Angebotes beteiligen. Dies ginge auch in Niedersachsen sehr wahrscheinlich zu Lasten von Zweigstrecken oder von Verkehren in Tagesrandlagen.

Unsere Forderungen an die Landesregierung:

- ?? Engagement zum Erhalt und Ausbau des IR-Verkehrs als attraktives und umsteigefreies Angebot für Fern- und Regionalreisende
- ?? Beibehaltung der IR-Mindeststandards Bistro- und Fahrradwaggons
- ?? Ggf. Teilfinanzierung des IR aus Verlagerung von Mitteln aus dem Landes-Straßenbauetat

4. Y-Trasse

Die niedersächsische Landesregierung favorisiert weiterhin den Bau der sog. „Y“-Trasse. Hierbei handelt es sich um eine drei Milliarden DM teure Hochgeschwindigkeitstrasse für den ICE-Verkehr von Hamburg und Bremen nach Hannover. Angeblich zur Entlastung bestehender Strecken geplant, zerschneidet die Y-Trasse wertvolle Landschaftsbestandteile in der Lüneburger Heide. Für die desolante Situation des Streckennetzes in der Lüneburger Heide bringt die Y-Trasse keine Entlastung. Sowohl unter ökonomischen als auch unter verkehrlichen Gesichtspunkten ist die Y-Trasse als Ballast auf dem Wege zu einer intelligenteren Verkehrspolitik zu betrachten.

Unsere Forderungen an die Landesregierung:

- ?? Verzicht auf die Y-Trasse
- ?? Ausbau des bestehenden Bahnnetzes (z.B. Hamburg – Uelzen – Hannover und Hamburg – Rotenburg – Hannover) für den Personen- und Güterfernverkehr

?? Ausbau der regionalen Bahnstrecken Buchholz – Soltau – Hannover und Bremen – Soltau – Uelzen

5. Trassensicherungsvertrag

Seit Jahrzehnten verschwinden von der Landkarte unauffällig, aber sehr beständig Schienenverbindungen, die einst für Städte und Gemeinden einen Anschluss an das Fernbahnnetz darstellte. Auf vielen Strecken wickelte die Eisenbahn zuletzt nur noch einen spärlichen Güterverkehr ab, z.B. landwirtschaftliche Produkte oder Stückgut. Nach Ansicht der Deutschen Bahn AG besteht für den Erhalt dieser Zweigstrecken kein Bedarf, da notwendigen Instandhaltungskosten kein entsprechender finanzieller Ertrag gegenübersteht. Vielfältigen Bestrebungen, wieder mehr Menschen und Güter auch in der Fläche mit der umweltfreundlichen Eisenbahn zu befördern, steht diese Rückzugstaktik diametral entgegen. Um zumindest die Infrastruktur (Schienen, Bahnübergänge,...) zu erhalten, haben sich bereits mehrere Bundesländer, darunter Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein dazu entschlossen, sog. „Trassensicherungsverträge“ mit der Deutschen Bahn AG abzuschließen, um zumindest für die nächsten Jahre den Bahnkörper vor einer Zweckentwidmung (z.B. Umfahrungsstraße) zu schützen. Privaten Bahngesellschaften, aber auch den Kommunen, eröffnet sich somit die Möglichkeit, für neues Leben auf alten Gleisen zu sorgen.

Unsere Forderungen an die Landesregierung:

- ?? Aufnahme von Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG zur Sicherung aller noch bestehenden Zweigstrecken.
- ?? Teilnahme an „Runden Tischen“ in den Regionen, um Zweigstrecken sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu reaktivieren.

6. GVFG-Mittel

Das Land erhält von der Bundesregierung Gelder, die zur Förderung kommunaler Verkehrsprojekte dienen („Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Mittel“). Die Art der Zuteilung obliegt den Ländern. Derzeit werden in Niedersachsen rund 60% für Straßenbau und rund 40% für den ÖPNV verwendet. Nur in letzteren sind Projekte, die sowohl dem Auto- als auch dem Öffentlichen Verkehr dienen (Verlegung von Straßenbahnen von der Fahrbahn, Bau von Park- & Ride-Anlagen), enthalten. Der Straßenanteil ist in den letzten Jahren immer weiter gewachsen. Er dient nur Neu- und Ausbauten, nicht aber der Erhaltung bestehender Straßen. Finanzielle Maßnahmen speziell zugunsten von Fußgängern und Radfahrern existieren nur rudimentär. Die Landesregierung fordert von Kommunen, Umfahrungsstraßen entlang von Landesstraßen auf eigene Rechnung zu bauen („Kommunale Entlastungsstraße“), und bezuschusst diese nach GVFG. Hierdurch werden für Kommunen gedachte Mittel für eine Landesaufgabe missbraucht. Gleichzeitig bleibt die Ortsdurchfahrt offiziell Landesstraße, so dass Verkehrsbeschränkungen nicht erlaubt sind.

Unsere Forderungen an die Landesregierung:

- ?? Ein Anteil von mindestens 50 % der GVFG-Mittel ist für den Öffentlichen Verkehr bereit zu stellen. Maßnahmen, die den öffentlichen und den Individualverkehr betreffen, werden beiden zur Hälfte angerechnet.
- ?? Förderung des Erhaltes und der Sanierung von Straßen und Schienen zu Lasten von Neubauten.
- ?? Einrichtung eines Fördertopfes für Fußgänger und Radfahrer
- ?? Abschaffung des Etikettenschwindels „Kommunale Entlastungsstraße“

7. Güterverkehr

Obwohl fast alle Politiker eine Verlagerung auf die Schiene propagieren, sieht die Realität anders aus. Während überall in Deutschland die Gleisanschlüsse zu Fabriken und Gewerbegebieten abgebaut werden, nimmt der Güterverkehr auf der Straße ungebremst zu. Der Lkw-Verkehr hat sich seit den siebziger Jahren verdreifacht. Allein in den Jahren 1991 bis 1997 nahm der Straßengüterverkehr um 23% zu. Die umweltfreundliche Eisenbahn transportiert heute lediglich 16% aller Güter (1960 waren es fast noch 50%!).

Niedersachsen unterstützt diese Fehlentwicklung durch neue Autobahnen und mangelndem Engagement für die Eisenbahn. Ein klares Bekenntnis zur Eisenbahn als Alternative gerade auch im Güterverkehr ist bei der Landesregierung nicht erkennbar.

Unsere Forderungen an die Landesregierung:

- ?? Eine klare Positionsbestimmung zum Schienengüterverkehr als Alternative zum Straßengüterverkehr
- ?? Unterstützung von innovativen Logistikkonzepten zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene
- ?? Engagement zum Erhalt von Zweigstrecken auch für den regionalen Schienengüterverkehr
- ?? Bundesratsinitiative zur Stärkung des Schienengüterverkehrs (z.B. Europaweite Schwerlastverkehrsabgabe)
- ?? Einsatz gegenüber der Bundesregierung zum Verzicht auf A 20, A 26, A 31, A 33, A 38, A 39. Verwendung der finanziellen Mittel zum Schienenausbau.

8. Pkw-Verkehr

Durch die jahrzehntelange einseitige Orientierung auf den Autoverkehr haben ganze Regionen den Anschluss an den umweltfreundlichen Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) zunächst einmal verloren. Aufgrund des enormen Nachholbedarfs zur Versorgung der Fläche mit einem ansprechendem Nahverkehrsangebot sollte die Landesregierung in einem ersten Schritt Anreize zur Nutzung von Fahrgemeinschaften geben. Sowohl das nachbarschaftliche und vertraglich abgesicherte Autoteilen als auch die Förderung des Car-Sharing-Systems in Klein- und Mittelstädten müssen von der Landesregierung erkannt und deren Umsetzung nachhaltig forciert werden.

Autoteilen/ Car-Sharing bietet heute schon in vielen Großstädten eine greifbare Alternative zum eigenen Pkw-Besitz. Bundesweit verzeichnen die 69 Car-Sharing-Unternehmen bereits 40.000 Mitglieder; jedes Jahr gewinnen die Unternehmen 30% Kunden hinzu. Als Ergänzung zum ÖPNV dient Autoteilen/ Car-Sharing vor allem in den Tagesrandlagen oder an Wochenenden. Um die Emissionen auch des gemeinschaftlichen Pkw-Gebrauchs zu reduzieren, sollten umweltschonende Pkw-Antriebe, z.B. Erdgas, Brennstoffzelle, zum Einsatz gelangen.

Unsere Forderungen an die Landesregierung (und Bundesregierung)

- ?? Aufbau eines flächenhaften Öffentlichen Nahverkehrs als Alternative zum privaten Pkw-Besitz
- ?? Unterstützung von Autoteil-Angeboten und Car-Sharing-Systemen, z.B. durch Öffentlichkeitsarbeit
- ?? Förderung umweltschonender Antriebe für Pkw, z.B. Erdgas, Brennstoffzelle

9. Freizeit- & Einkaufsverkehr/ FOC/ Anforderungen an Raumplanung

Einen bundesweiten Trend stellt die Verlagerung von Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen auf die sog. „Grüne Wiese“ dar. Zumeist an Autobahnabfahrten gelegen ziehen vor allem Einkaufszentren Kundschaft aus den kleinen, mittleren und sogar den großen Städten ab. Zusätzlicher Pkw-Verkehr erzeugt unnötige Umweltbelastungen, Arbeitsplätze in den traditionellen Geschäften gehen verloren. Durch die periphere Lage ist ein Anschluss der neuen Zentren an den ÖPNV vor allem aus finanziellen Gesichtspunkten auch kaum möglich. Eine besondere Bedrohung für den niedersächsischen Einzelhandel stellen sog. „Factory Outlet Centers“ (FOC) dar, in denen Fabrikware weit unterhalb des üblichen Handelspreises angeboten wird.

Unsere Forderungen an die Landesregierung:

- ?? Nutzung raumordnungspolitischer Instrumente gegen weitere Ausweisung von autobahnnahe Einkaufsgroßmärkten/ Ansiedlungen auf „Grüner Wiese“
- ?? Unterstützung der betroffenen Gebietskörperschaften bei der Ausschöpfung der Instrumente der Regional- und Bauleitplanung
- ?? Stärkung dezentraler Einkaufsmöglichkeiten „vor Ort“ durch Öffentlichkeitskampagnen

- ?? Förderung dezentraler Konzepte, z.B. „Dorfladen“ ggf. auch durch Einsatz neuer Medien
- ?? Die bisherige ablehnende Haltung zu FOC's soll in jedem Fall aufrecht erhalten bleiben.

10. Flugverkehr

Als besonders belastend für das Klima erweisen sich die enormen Zuwachsraten des Flugverkehrs. Auch die Anwohner von Flughäfen beklagen die steigenden Lärmemissionen vor allem in den Nachtstunden.

Unsere Forderungen an die Landesregierung

- ?? Keine Landesförderung für den Flugverkehr
- ?? Engagement zur Ausweitung von Nachtruheziten

Ausblick

Die klare Benennung eines Finanzbetrages für die vom VCD vorgeschlagenen Maßnahmen kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erfolgen. Der VCD stellt jedoch klar fest, dass die Finanzierung eines Großteil der Projekte aus dem jetzigen Etat für den Straßenbau erfolgen muss. Das Ziel des „VCD-10-Punkte-Verkehrsprogramms“ ist aber gerade auch, umweltschonendere Verkehrskonzepte landesweit zu fördern. Die bisherige Politik der Landesregierung orientierte sich allzu offensichtlich auf die Belange der Automobil- und Straßenbauindustrie und des Lkw-Gewerbes. Diese Tradition zu Lasten von Mensch und Natur will der VCD mit seiner Politik verändern helfen.

Auf dem Wege zu einer besseren Verkehrspolitik in Niedersachsen bietet der VCD der Landesregierung seine Unterstützung und Mitarbeit an. Gerne bringt der VCD seinen Sachverstand in ein vom Land zu initiiertes Projekt „Verkehrsprogramm für Niedersachsen“ ein. Neben Vertretern aus Politik und Verwaltung sollten daran auch weitere Umweltschutzverbände, aber auch Vertreter der Wirtschaft teilnehmen.

V.i.S.d.P.:

**VCD-Landesverband Niedersachsen (08.2000),
Postfach 6124, 30061 Hannover, Tel. 0511 7000522, Fax 0511 7000520, www.vcd.org/nds
e-mail: vcd-nds@comlink.org**