

Mobilität in Niedersachsen: nachhaltig und smart

Wir Grüne drängen darauf, die Verkehrspolitik endlich grundlegend zu erneuern und enkeltauglich auszurichten. Die Kombination von Fahrrad, öffentlichem Verkehr, Auto und Sharing-Angeboten muss in unseren Städten genauso wie im ländlichen Raum verbessert werden. Verkehrsflächen neu aufzuteilen und dem veränderten Verkehrsgeschehen und neuen Mobilitätsgewohnheiten anzupassen, ist moderne Verkehrspolitik. In der Stadt sind neun von zehn Autofahrten kürzer als sechs Kilometer und ein Pkw steht am Tag durchschnittlich 23 Stunden am Straßenrand. Das Interesse, einen privaten Pkw in der Stadt zu unterhalten, nimmt durch mehr Carsharing, verbesserte ÖPNV-Angebote und den Ausbau von Radwegen zwar bereits ab. Allerdings ist die Infrastruktur für alternative Mobilitätskonzepte, wie E-Car-, E-Roller- oder Fahrrad-Sharing und ähnliche Angebote, bisher bestenfalls rudimentär vorhanden. Zudem genügt der Standard der bestehenden Radinfrastruktur vor Ort sehr häufig nicht den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen der Nutzer*innen. Das gefährdet die Sicherheit von Radfahrenden und hält Menschen vom Radfahren ab.

Mit der Einführung vernetzter Angebote sind zwar die Fahrgastzahlen des ÖPNV deutlich angestiegen, für eine echte Verkehrswende ist aber noch genug zu tun. Ein völlig falsches Signal setzt in diesem Zusammenhang der aktuell erarbeitete Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Dessen Grundkonzeption setzt keine grünen Akzente, sondern unterstellt immer noch hohe Wachstumsraten bei hohem Ressourcenverbrauch in Bauplanung und Bau. Der BVWP scheitert dabei gleich an 11 der 12 untersuchten eigenen strategischen Umweltziele. Er gleicht, auch bezüglich seiner Ergebnisse aus den Berechnungsgrundlagen, mehr einer umwelt- und mobilitätspolitischen Mängelliste als einem zukunftsfesten Konzept. So wurde auf quantifizierbare Ziele und Zielvorgaben für die Netzentwicklung verzichtet. Es gibt kein CO₂- Reduktionsziel für den Sektor Verkehr, keine Kapazitätsziele für die einzelnen Verkehrsträger und keine klaren Aussagen, welche Nutzerkostenfinanzierung bis 2030 unterstellt wird.

Obwohl 82 Prozent der Deutschen sich eine Verkehrspolitik wünschen, die ÖPNV, Fuß- und Radwege ausbaut und sich weniger an den Bedürfnissen des Autoverkehrs ausrichtet, räumt die Bundesregierung dem autogerechten Straßenverkehr immer noch die absolute Priorität ein: In Autobahnen und Bundesstraßen will die Große Koalition im Jahr 2017 über sechs Milliarden Euro investieren – mehr als in jeden anderen Verkehrsträger. Für Investitionen in Radwege stellt CSU-Verkehrsminister Dobrindt dagegen gerade einmal rund 100 Millionen Euro bereit.

Infrastruktur für die Mobilität von morgen

So sollen seitens der Großen Koalition im Bund noch immer viele neue Straßen gebaut werden, vor

allem teure Prestigeprojekte, wie die Küstenautobahn 20 oder die A39. Der ökonomische und verkehrliche Nutzen ist laut Gegengutachten der grünen Landtagsfraktion nachgewiesenermaßen gering bis nicht vorhanden, die Kosten für Umwelt und Natur dafür zu hoch. Nicht von ungefähr fordert das Umweltbundesamt in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans allein schon zur Einhaltung des Flächenziels der Bundesregierung den Verzicht auf alle in Niedersachsen geplanten Straßenbau-Großprojekte (A20, A39, A33N, E233, B210N). Die Bundesregierung nimmt bewusst hin, dass gleichzeitig die vorhandene Verkehrsinfrastruktur verschleißt. Engpässe und Dauerbaustellen behindern massiv den Verkehrsfluss. Diesen Zustand schreibt Schwarz-Rot im Bund gerade sehenden Auges für die Zukunft fort. Eine zukunftsfähige Ausrichtung auf den gezielten Aufbau einer vernetzten Mobilität fehlt der Bundesregierung völlig.

Die falsche Investitionspolitik der letzten Jahrzehnte hat zudem dazu geführt, dass das Eisenbahnnetz in den Knoten und auf wichtigen Korridoren überlastet ist.

Eine gezielte Beseitigung der Engpässe im Netz ist aber auch Voraussetzung für den Ausbau des Angebots im Schienenpersonennahverkehr. Leider setzt der Bundesverkehrswegeplan 2016 auch hier keine klaren Prioritäten.

Bund und Länder haben sich im Rahmen der Ministerpräsidentenkonferenz auf einen Kompromiss zu den Bund-Länder-Finanzbeziehungen geeinigt. Der Bund hat für sein Entgegenkommen beim Länderfinanzmodell sich mit seiner Forderung nach Gründung einer Bundesinfrastrukturgesellschaft für Autobahnen und optional auch für Bundesstraßen durchgesetzt. Niedersachsen hat in einer Protokollerklärung dazu zu Recht darauf hingewiesen, dass eine solche Gesellschaft nicht sinnvoll sei und zu Doppelstrukturen führen würde. Zudem droht so eine Privatisierung durch die Hintertür. Es gibt zwei große Privatisierungsfallen: Das Bundesfinanzministerium plant, dass die Infrastrukturgesellschaft keine Staatsgarantie erhält und sich am Kapitalmarkt verschulden darf. Das würde zu deutlich höheren Zinsen erfolgen als beim Bund. Das wäre eine versteckte Privatisierung und ein Milliardengeschenk an Versicherungskonzerne und Großbanken. Außerdem soll laut Plänen von Wolfgang Schäuble zwar das unveräußerliche Eigentum des Bundes an Autobahnen und Straßen im Grundgesetz festgelegt werden, aber nicht das Eigentum an der Gesellschaft an sich. So ist es möglich, dass das Eigentum an dieser Gesellschaft trotzdem nach ein paar Jahren an private Investoren verkauft werden kann. Namhafte Verfassungsrechtler warnen davor. Hier lauert eine große Privatisierungsfalle und ein übler Trick. Zusätzlich will Wolfgang Schäuble mit dieser Gesellschaft die Schuldenbremse und die Maastricht-Kriterien für den Straßenbau umgehen. Wenn weiterhin die Gesellschaft teure Kredite im Milliardenbereich aufnehmen kann, wird diese Institution im Geld schwimmen und deutlich mehr Finanzmittel besitzen als für Erhalt und einen geringen Ausbau an wenigen Stellen der Bundesfernstraßen notwendig ist. Es besteht die Gefahr, dass diese Gesellschaft

zu einer riesigen Straßenbaumaschine für den Neubau wird. In Kombination mit einer privaten Rechtsform droht dabei ein für Parlament und Öffentlichkeit unkontrollierbarer Schattenhaushalt.

Der Ausbau attraktiven Nahverkehrs steht und fällt mit der Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Weil sein Fortbestand über 2019 hinaus gefährdet ist, stocken schon heute viele sinnvolle ÖPNV-Infrastrukturprojekte.

Wir wollen daher:

- Dass der Bund die rechtlichen Rand- und Rahmenbedingungen für neue ÖPNV-Finanzierungsmodelle wie die Erhebung eines kommunalen ÖV-Beitrages analog zur Grundsteuer schafft.
- Mehr Investitionen in zukunftsfähige Mobilitätsinfrastrukturen, Stärkung des Umweltverbundes und mehr Sanierung der Substanz anstelle des Neubaus von immer mehr Straßen mit fraglichem Nutzen für die Bürger*innen und offensichtlichem Schaden für die Umwelt.
- Dass der Bund konsequent Doppel- und Parallelinvestitionen im Netz von Straße und Schiene zugunsten des Vorrangs bereits bestehender Trassen vermeidet: Wo eine Bahnstrecke besteht, brauchen wir daneben nicht eine neue Straße. Gezielte Investitionen in die Schiene machen manche geplante Straße überflüssig. Andersherum kann die Planung für den notwendigen Ausbau der Schienenwege durchaus entlang bereits bestehender Autobahntrassen erfolgen, um zusätzliche Einschnitte in Umwelt und Landschaftsraum zu vermeiden.
- Die Einführung eines Deutschland-Taktes auf Bundesebene, der den Schienenpersonenfernverkehr anschlussicher in die Regionen vertaktet und den Infrastrukturausbau danach ausrichtet.
- Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Attraktivität des Fahrradfahrens zu steigern die vorhandenen Radwege sanieren, neue Radwege bauen und noch vorhandene Lücken schließen. In diesem Sinne begrüßen wir das Radwegekonzept 2016 der Landesregierung für den Ausbau an Landesstraßen. Um das Rad auch überregional zu einer echten Alternative zum Auto zu machen, wollen wir ein zusammenhängendes Netz von überregionalen Radwegen etablieren, Radschnellwege ausbauen und sie in eine bundesweite Netzplanung einbeziehen.
- Barrierefreie Zugänge und gute Radwege zu Bahnhöfen und Haltestellen, die Erweiterung von Verleiheangeboten sowie sichere und umfangreichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen und sein Einzugsgebiet zu vergrößern.
- Keine Bundesinfrastrukturgesellschaft für Autobahnen und optional Bundesstraßen. Stattdessen unterstützen wir die Landesregierung Niedersachsens in ihrer kritischen Haltung. Sollte die Gründung dieser Gesellschaft nicht mehr zu verhindern sein, fordern wir die Landesregierung in den anstehenden Bund-Länder-Verhandlungen auf, entschieden darauf hinzuwirken, dass eine

Privatisierung oder Teilprivatisierung des Eigentums an dieser Gesellschaft im Grundgesetz vollständig ausgeschlossen wird. Weiterhin muss diese Gesellschaft die Schuldenbremse und die Maastricht-Kriterien einhalten und dem öffentlichen Sektor im Grundgesetz verankert zugerechnet werden. Bei einer Kreditaufnahmefähigkeit ist eine Staatsgarantie im Grundgesetz festzuschreiben. Um einen für Parlamente und Öffentlichkeit unkontrollierbaren Schattenhaushalt zu vermeiden, ist eine private Rechtsform auszuschließen. Stattdessen fordern wir die Landesregierung auf, sich für eine Anstalt öffentlichen Rechts als Gesellschaftsform einzusetzen.

- Dass die Bundesregierung für die Zukunft des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) schnell gesetzliche Klarheit zur Zweckbindung schafft, die Finanzierung sichert und das GVFG so aufstellt, dass zukünftig die Werterhaltung der geschaffenen Anlagen im Vordergrund steht.
- Uns auf Bundesebene dafür stark machen, dass die dynamisierten Regionalisierungsmittel für die Erbringung der Verkehrsleistungen weiter differenziert werden. Mit einer länder- bzw. regionenbezogenen Zusatzkomponente der Dynamisierung wollen wir Spielräume für Angebotsausweitungen schaffen.
- Uns auf allen Ebenen für eine rechtssichere und einheitliche Grundlage für unsere Kommunen stark machen, um Carsharing-Stationen, insbesondere an Bahnhöfen, für stationsbasierte Carsharing-Anbieter, vor allem in Verbindung mit Ladesäulen für Elektroautos, im öffentlichen Straßenraum anzubieten;
- Modellprojekte in Kommunen finanziell fördern, die für innerstädtische Lieferverkehre der so genannten „letzten Meile“ zukünftig nur noch Elektrofahrzeuge und/oder Lastenräder einsetzen.
- Eine Mobilitätskarte mit durchgehenden Tarifen für die verschiedenen Mobilitätsangebote des ÖPNV, und die Anschlusssicherheit mit einem Taktfahrplan verbessern.
- Mehr Geld zur Stärkung des Verkehrsträgers Wasser und zur Stärkung der Hafenanbindungen mittels elektrifizierter Schienenstrecken mit angemessenem Schallschutz

Umweltgerechte Mobilität in der Stadt, die Spaß macht

Statt Frust im alltäglichen Stau auf dem Weg zur Arbeit, Schule oder zum Ausbildungsplatz wollen wir erreichen, dass die Bürger*innen schnell und bequem zum Ziel kommen. Mit dem Abschluss des Klimaschutzabkommens von Paris stellen sich der Verkehrspolitik gewaltige Herausforderungen. Wollen wir die vereinbarten Klimaziele erreichen, müssen wir Mobilität neu gestalten. Unser Ziel ist es, Wege zu Fuß und mit dem Rad sicherer und attraktiver zu machen, Bahnen und ÖPNV umfassend zu modernisieren sowie im Autoverkehr Sharing-Angebote zu stärken und alternative Antriebe auf Basis erneuerbarer Energien durchzusetzen.

Vor allem in den Ballungszentren verzichten immer mehr Menschen auf das Auto und steigen

teilweise oder sogar ganz auf das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel um. Es werden mehr Fahrräder verkauft als Autos. Jeder dritte Haushalt in deutschen Großstädten besitzt kein Auto, sondern ausschließlich Fahrräder. 38 Prozent der Menschen nutzen das Fahrrad täglich oder mehrmals pro Woche. Radfahren schont das Klima, vermindert den Verkehr, erhöht die Mobilität und ist gesund für die Menschen.

Leider sterben aber noch immer viel zu viele Radfahrer*innen im Straßenverkehr oder werden schwer verletzt. Ein wesentlicher Grund für die hohe Zahl an Fahrradunfällen ist die vielerorts veraltete oder nicht vorhandene Radinfrastruktur und fahrradunfreundliche Verkehrsregeln.

Wir wollen daher:

- Elektromobilität auch im ÖPNV mit Straßenbahnen und Elektrobussen stärken, als tragfähige, umweltadäquate Zwischenlösung auf die reine Nutzung von Erdgas, besser noch Biomethan, beim Busbetrieb setzen, und hierauf über unsere kommunalen Gliederungen und Gremien bei unseren öffentlichen Mobilitätsdienstleistern im Land hinwirken. Gute Beispiele für schadstoffarme Busse wie das der VWG Oldenburg müssen niedersachsenweit schnell Nachahmer finden.
- Uns für ein bundesweites Modellprogramm für die Weiterentwicklung der Elektromobilität im Pedelec-Bereich stark machen und erreichen, dass Pedelecs und E-Bikes im betrieblichen Einsatz von einer Besteuerung des geldwerten Vorteils befreit werden.
- Das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel anerkennen und zu einem besseren und sichereren Fluss des Radverkehrs beitragen. Dazu gehört: Kindern unter acht Jahren und Begleitpersonen zu ermöglichen, gemeinsam auf dem gleichen Weg Rad zu fahren; Radfahrer*innen an geeigneten Kreuzungen das Rechtsabbiegen bei Rot zu erlauben; mehr Tempo-30-Zonen; der Ausbau von markierten Rad- und Schutzstreifen auf Straßen, eine angemessene Erhöhung der Bußgelder für das Falschparken auf Geh- und Radwegen; die Überquerung von Kreuzungen innerhalb einer Grünphase für Radfahrer*innen zu ermöglichen; Modellprojekte für eine Grüne Welle für Radfahrer*innen an Haupt-Radrouten
- Mehr Menschen die Nutzung von E-Lastenrädern ermöglichen und den Aufbau einer Verleih-Infrastruktur unterstützen. Dafür fordern wir vom Bund die Auflage eines Bundesförderprogramms zur Förderung von E-Lastenrädern.
- In diesem Rahmen gemeinsam mit den Kommunen und der Speditionswirtschaft City-Logistik-Systeme für urbane Zentren entwickeln, um den innerstädtischen Schwerlastverkehr zu reduzieren
- Carsharing-Anbietern privilegiertes Parken erlauben. Es soll niedersächsischen Kommunen eine rechtssichere Grundlage für Carsharing-Stationen garantieren, insbesondere in Verbindung mit

Ladesäulen für Elektroautos. Wir wollen Carsharing nicht nur in Großstädten und durch große Automobilkonzerne. Auto-Teilen in Niedersachsen und ganz Deutschland braucht kleine und mittelständische Initiativen. Hierfür sind auch neue Regeln notwendig, die mehr Ridesharing ermöglichen, ohne Arbeits- und Sozialstandards zu beschneiden.

- Kommunen einen größeren Ermessens- und Entscheidungsspielraum einräumen, um Geschwindigkeiten anzupassen und den Fahrradverkehr mit Tempo 30 zu unterstützen. Denn neben Luftverschmutzung ist Verkehrslärm der zweitgrößte Verursacher von Gesundheitsgefährdungen.

Sicher und zukunftsfest: Mobilität auf dem Land

Die ländlichen Kommunen/Aufgabenträger des ÖPNV angemessen finanziell ausstatten, damit sie die nötigen Investitionen in den ÖPNV und den Radwegebau als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge zukunftsgerichtet bewältigen können.

Es kann nicht sein, dass auf dem Land der Schulbus oder der PKW die einzigen Möglichkeiten sind, den nächsten Supermarkt zu erreichen. Mobilität auf dem Land wollen wir daher zukunftsfest gestalten und den Umweltverbund auf dem Land stärken. Ländliche Räume wollen wir mit verschiedenen Mobilitätsangeboten besser vernetzen, so dass diese nicht abgehängt werden. Hierfür sind neue Konzepte für den Pendelverkehr zwischen Land und Ballungszentren auch in den Tagesrandlagen zentral, so dass ein breites und individuell nutzbares Mobilitätsangebot entsteht. Auch hat eine gute Verknüpfung von Rad- und öffentlichem Verkehr gerade für ländliche Räume einen hohen Mehrwert und kann die Belastung, die tägliches Pendeln mit dem Pkw hervorruft, vermindern.

Verwaisende Regionen und verändertes Mobilitätsverhalten erfordern neue Konzepte. Aber wer mobil ist, kann die kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Angebote in großen und auch weiter entfernt liegenden Städten nutzen. Viele ältere Menschen und Bürger*innen ohne eigenes Auto sind davon abgehängt und auf das Angebot vor ihrer Haustür angewiesen. Daher gewinnen mobile Angebote und Alternativen zum Auto für die Daseinsvorsorge an Bedeutung.

Wir wollen daher:

- Neue Konzepte für den Pendelverkehr zwischen Land und Ballungszentren sowie für die Mobilität vor Ort entwickeln: Verkehrsmittel klug vernetzen und durch alternative Formen wie Car- und Ride-Sharing oder kombinierte Verkehre ergänzen.
- Leuchtturmprojekte für E-Carsharing in ländlichen Regionen auflegen und so zusätzliche Mobilitätsangebote schaffen.
- Das Konzept der Bürgerbusse mit einer breit angelegten Informationskampagne und einer verbesserten Finanzierung über die niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)

stärken, sowie Barrieren für den Ausbau dieser Angebote abbauen.

- Die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV intensivieren und machen uns für die kostenlose Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln stark. Wir fordern den Bund auf, die Deutsche Bahn als deren Eigentümer zu verpflichten, in allen Zügen der DB die Fahrradmitnahme zu ermöglichen.
- Bei entsprechenden Bedarfen durch Pendler in gut ausgebaute Radschnellwege und moderne Abstellanlagen investieren. Der Bund muss die Planung länderübergreifender Radschnellwege koordinieren und finanziell fördern.