

# NIEDERSACHSEN – sattelfest und bahnverwachsen

Ein alternativer Verkehrsplan

In Kooperation mit der Rosa Luxemburg Stiftung Niedersachsen

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



## INHALTSVERZEICHNIS

I Die bisherige Verkehrspolitik im Bund und im Bundesland Niedersachsen

II Verkehrspolitik im Land Niedersachsen konkret – nach Verkehrsträgern und Verkehrsart

III Die Bedeutung einer nachhaltigen Verkehrspolitik für Umwelt, Klima und Menschen

IV Alternative – Plädoyer für eine »drei-V-Verkehrspolitik«

V Die drei Totschlagargumente: Arbeitsplätze! Kein Geld!! Keine Mehrheiten!!! – und unsere Antworten

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>	1. Strukturpolitik der Verkehrsvermeidung und Infrastrukturpolitik	21
<b>Alternativer Verkehrsplan Niedersachsen (AVN)</b>	<b>4</b>	2. Kürzere Wege	23
Niedersachsen – sattelfest und bahnverwachsen	4	3. Die Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten	23
<b>I. Die bisherige Verkehrspolitik im Bund und im Bundesland Niedersachsen</b>	<b>5</b>	4. Öffentlicher Personennahverkehr	24
<b>II. Verkehrspolitik im Land Niedersachsen konkret – nach Verkehrsträgern und Verkehrsart</b>	<b>7</b>	5. Schienen-Verkehr	25
1. Pkw- und Lkw-Verkehr	7	<i>A Schienennetz</i>	25
2. Luftverkehr	7	<i>B Bahnhöfe</i>	25
3. Schienenpersonenfernverkehr	8	<i>C Elektrifizierung</i>	28
4. Allgemeiner Nahverkehr und Schienenpersonennahverkehr	8	<i>D Interregio</i>	28
Wettbewerb im SPNV am Beispiel Niedersachsen	10	<i>E Integraler Taktfahrplan</i>	28
<i>A Flickenteppich</i>	10	<i>Barrierefreiheit und Schienenverkehr in Niedersachsen</i>	29
<i>B Rückzug aus der Fläche nicht gestoppt</i>	11	<i>Die Schweiz und Niedersachsen – ein interessanter Vergleich</i>	30
<i>C Kritik an Service und an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit</i>	11	6. Verkehr im ländlichen Raum	30
<i>D Dumping bei Löhnen und Arbeitsbedingungen</i>	11	7. Flugverkehr	32
<i>E Der LNVG-Fahrzeugpool</i>	11	8. Freizeit und Tourismus	33
<i>F Steigende Fahrpreise</i>	12	9. Güterverkehr	35
<i>G Wirklich Wettbewerb? Oder: vom sogenannten Staatsmonopol zu privatkapitalistischen Regional-Monopolen</i>	12	10. Infrastrukturpolitik – eine Zusammenfassung	38
5. Perspektiven des öffentlichen Verkehrs	12	<b>V. Die drei Totschlagargumente »Das lässt sich nicht bezahlen«, »Damit werden die Arbeitsplätze in der Autobranche bedroht« und »Dafür gibt es keine Mehrheiten« – und die Gegenargumente</b>	<b>39</b>
6. Fahrradverkehr	13	1. Finanzierung des AVN bzw. was kostet uns ein »Weiter so«?	39
7. Güterverkehr – Verkehrsmarktanteile (modal split)	13	2. Bedrohte Arbeitsplätze – durch wen? Und: Neue »gute Arbeit« durch AVN	42
8. Schifffahrt und Binnenschifffahrt	14	Verstopfte Autostadt: VW und Schiene, das wird wohl nix!	43
9. Straßengüterverkehr	14	3. Die Mehrheit für die Alternative kann gewonnen werden	45
10. Verkehrswegeinvestitionen: Straßenbau und Großprojekte	15	<b>Anhang</b>	<b>48</b>
<i>A22/ A20</i>	15	I Streckenstilllegungen	48
<i>Y-Trasse</i>	16	II RegioStadtBahn Braunschweig	48
<i>Andere Infrastruktur-Investitionen</i>	16	III Zu reaktivierende Strecken	48
11. Tourismus	17	<b>IV. Alternative – Plädoyer für eine »drei-V-Verkehrspolitik«</b>	<b>21</b>
<b>III. Die Bedeutung einer nachhaltigen Verkehrspolitik für Umwelt, Klima und Menschen</b>	<b>19</b>		
<b>IV. Alternative – Plädoyer für eine »drei-V-Verkehrspolitik«</b>	<b>21</b>		

# **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, Stellvertretender Vorsitzender  
der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

In Kooperation mit der Rosa-Luxemburg-Stiftung Niedersachsen.

Autoren: Herbert Behrens, MdB; Winfried Wolf

Redaktion: Bernhard Knierim, Stephan Krull, Malte Riechey,  
Martin Wegner

Der alternative Verkehrsplan Niedersachsen ist eine Konkretisierung von »PLAN B – das rote Projekt für einen sozial-ökologischen Umbau«

Endfassung Dezember 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)**

# Vorwort

Herbert Behrens, MdB



Herbert Behrens

Inwieweit die Niedersächsin und der Niedersachse des 21. Jahrhunderts mit »sturmfest und erdverwachsen«, wie es im »Lied der Niedersachsen« heißt, treffend beschrieben wird, sei dahingestellt. Ein »Niedersachsen – sattelfest und bahnverwachsen« jedenfalls ist realitätsnah.

*Sicher ist:* In Niedersachsen gab es in jüngerer Zeit enorme Zugewinne in Teilsegmenten nachhaltiger Verkehrsarten: Das trifft zu auf Teile des Schienenpersonennahverkehrs und auf den Verkehr per Fahrrad – Niedersachsen bezeichnet sich als Radland Nummer eins unter den deutschen Flächenländern.

*Sicher ist:* Diese Erfolge gab es *trotz* einer fortgesetzten Landes- und Bundesverkehrspolitik, bei der die Straße und der Luftverkehr gefördert und der übrige öffentliche Verkehr im Allgemeinen und die Schiene im Besonderen benachteiligt werden. Es gibt in Niedersachsen seit Jahrzehnten einen massiven Ausbau des Straßennetzes und der Flughäfen. Es gab jahrzehntelang einen Abbau des Schienennetzes. Es gibt aktuell nicht den erforderlichen Ausbau und so gut wie keine Streckenreaktivierungen. Und es gibt Großprojekte wie die Autobahn A22/A20 und die Y-Trasse, die gewaltige Mittel binden und die in Widerspruch zu einer nachhaltigen Verkehrsorganisation stehen.

*Sicher ist:* Lässt man den Marktkräften (in einem ohnehin bereits »verkehrten Verkehrsmarkt«!) weiter freien Lauf, dann wird das Transitland Niedersachsen von einem gewaltig wachsenden Verkehr auf Straßen – vor allem von der Lkw-Walze – förmlich überrollt.

Genau dem bereiten die bisher von CDU und FDP gestellte Landesregierung und die schwarz-gelbe Bundesregierung den Boden, wenn sie immer neue Kapazitäten für diesen verkehrten Verkehr bereitstellen. Die SPD in Niedersachsen verfolgt eine weitgehend ähnliche – fatale – verkehrspolitische Orientierung.

*Sicher ist:* Nur eine systematische Politik zur Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten zu Fuß gehen und Rad fahren, des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen und des schienengebundenen Verkehrs

im Besonderen wird den Anforderungen von Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit gerecht. Nur eine solche Politik entspricht auch den Verpflichtungen, die die Bundesrepublik Deutschland mit ihrem Beitritt zu international bindenden Verträgen im Rahmen der nationalen Klima-Zielsetzungen einging und zu denen sich auch die Landesregierung bekennt.

*Sicher ist schließlich:* Niedersachsen ist ein Bundesland mit einem großen – wenn auch gelegentlich überschätzten – Anteil von Arbeitsplätzen in der Autoindustrie nebst deren Zulieferern. Die Veränderungen und die Krisentendenzen in der Weltwirtschaft haben bereits die Anzahl dieser Arbeitsplätze erheblich reduziert. Dieser Prozess droht sich in Zukunft noch zu verstärken.

Umso interessanter ist ein Projekt wie der hier vorgelegte Alternative Verkehrsplan Niedersachsen, das auf nachhaltige Strukturstärken des Bundeslandes Niedersachsen setzt und das mit der Schaffung von einigen Hunderttausend neuen Arbeitsplätzen in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Bahn, Bahntechnik und Tourismus verbunden ist.

Die bisher erzielten Teilerfolge im Radverkehr, im öffentlichen Verkehr und die Notwendigkeit, die Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik komplett neu zu gewichten, machen deutlich: Das Potential zur Umsetzung des Ideals eines Landes »Niedersachsen – sattelfest und bahnverwachsen« ist gewaltig.

*Lassen Sie uns diesen Schatz gemeinsam heben – im Interesse von Umwelt, Klima und Mensch.*

Berlin und Osterholz-Scharmbeck

23. November 2012

Herbert Behrens

## Niedersachsen – sattelfest und bahnverwachsen

von Winfried Wolf

Und wo, bitte bleibt das Positive? So fragte sinn- gemäß Erich Kästner. Und dies wird einem immer dann entgegengehalten, wenn man die bestehende zerstörerische Verkehrspolitik kritisiert. Die Antwort lautet: hier! Aus der Kritik der real existierenden zerstörerischen Verkehrspolitik wird eine Alternative entwickelt, die sich an den Kriterien der Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit orientiert, die sich rechnet, die den Aspekt Arbeitsplätze mit bedenkt ... und für die sich lohnt, um Mehrheiten zu werben.



Dieses Projekt hat eine Vorgeschichte.

Im Rahmen meines Engagements gegen Stuttgart 21 entstand erstmals der Plan, den zerstörerischen Großprojekten der offiziellen Verkehrspolitik – in diesem Fall dem Kellerhauptbahnhof Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen –Ulm – eine an Nachhaltigkeit orientierte alternative Verkehrsplanung gegenüberzustellen. Dies mündete in die Konzeption »Bahnsinniges Baden-Württemberg«, die erstmals Ende 2010 publiziert wurde. Teilweise ergänzte sich dies mit dem Engagement gegen die Aufgabe des Inselbahnhofs in Lindau und für eine Bodensee-S-Bahn.<sup>2</sup>

Während das Projekt »Bahnsinniges Baden-Württemberg« noch primär den bestehenden Schienenverkehr im Zentrum hatte, lege ich hier mit dem Alternativen Verkehrsplan »Niedersachsen ... sattelfest und bahnverwachsen« erstmals einen umfassenden, alle Ver-

kehrsmittel berücksichtigenden alternativen Verkehrsplan auf Ebene eines Bundeslandes vor. Vergleichbare Pläne für andere Bundesländer sind angedacht.

Der im folgenden ausgebreitete Alternative Verkehrsplan Niedersachsen wurde in enger Kooperation mit Herbert Behrens, Bundestagsabgeordneter der LINKEN und Mitglied im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags und Stephan Krull, vertretungsberechtigter Vorstand der Rosa Luxemburg-Stiftung Niedersachsen verfasst.

An den Debatten über die unterschiedlichen Fassungen dieses Plans beteiligt waren: Eberhard Happe (Celle), Peter Kasten (Göttingen), Bernhard Knierim (Berlin), Karl-Heinz Ludewig (Berlin), Patrick Schreiner (Hannover), Ursula Weisser-Roelle (Mitglied des Landtags Niedersachsen; Braunschweig), Christian Roelle (Braunschweig); Malte Riechey (Lüneburg) und Martin Wegner (Berlin).

Berücksichtigung fanden Stellungnahmen des ADFC, der Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) und seitens Benjamin Reimers von PRO BAHN Niedersachsen. Die Anhänge zu den Streckenstilllegungen und zu den einzelnen ausgewählten Strecken, bei denen Initiativen vor Ort die Reaktivierung betreiben, stellte Bernhard Knierim zusammen.

Es gab aus dem genannten Kreis unterschiedliche und konstruktive Zuarbeiten und Kritiken, die in diesen Text einfließen und die, so weit es dem Verfasser machbar erschien, berücksichtigt wurden. Diesen sei an dieser Stelle ausdrücklich gedankt. Selbstverständlich ist allein der Verfasser dieser Studie für Mängel und Fehler in der Arbeit verantwortlich.

<sup>1</sup> Winfried Wolf ist Sprecher der Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn – BsB, aktiv beim Bündnis gegen die Bahnprivatisierung Bahn für Alle (BfA) und Pressesprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN, Landesverband Berlin-Brandenburg. Er war 1994 bis 2002 Bundestagsabgeordneter und verkehrspolitischer Sprecher der PDS im Bundestag. Wolf arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Büro der Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig, der verkehrspolitischen Sprecherin der LINKEN im Bundestag.

<sup>2</sup> Siehe Stuttgart 21 – Oder wem gehört die Stadt, herausgegeben von V. Lösch, G. Stocker, S. Leidig und W. Wolf, Köln 2010; Stuttgart 21 plus – Oben bleiben! Die Antwort auf Heiner Geißler, herausgegeben von V. Lösch, G. Stocker, S. Leidig, W. Wolf, Köln 2011; Winfried Wolf, Bahnsinniges Baden-Württemberg, Lang- und Kurzfassung Dezember 2010, herausgegeben von der Fraktion DIE LINKE im Bundestag; Und der Bahnhof bleibt auf der Insel, Broschüre zum Erhalt des Inselbahnhofs Lindau und für eine Bodensee-S-Bahn, herausgegeben von W. Drechsel, K. Gietinger, W. Hesse, A. Kleber, H. Monheim, K. Schweizer und W. Wolf, Lindau 2011/2012 (drei Auflagen Dezember 2011 und Januar 2012).

# I. Die bisherige Verkehrspolitik im Bund und im Bundesland Niedersachsen

Immer wieder werden zwei Standardargumente für die Verteidigung des gegenwärtigen – nicht nachhaltigen – Verkehrs vorgebracht.

Erstens: Es sind doch die Individuen, die sich für diese konkrete Form von Verkehr mit den Prioritäten Auto und Flugzeug entscheiden. Und zweitens: Die Politik stemmt sich den falschen Verkehrs-Trends entgegen und fördert die Schiene und den öffentlichen Verkehr.

Die Wirklichkeit sieht anders aus.

In der Europäischen Union, in der Bundesrepublik Deutschland und im Bundesland Niedersachsen erleben wir seit mehr als einem halben Jahrhundert eine systematische Förderung derjenigen Verkehrsarten, die inzwischen zu Recht als nicht nachhaltig und als nicht zukunftsfähig – also als umweltzerstörend und den Treibhauseffekt verstärkend – charakterisiert werden.

- Gefördert und bezuschusst wird der Straßenverkehr.
- Begünstigt und subventioniert wird der Luftverkehr.
- Fast komplett unberücksichtigt und ein Stiefkind jeglicher Verkehrspolitik bleibt der Fußgänger-Verkehr.
- Deutlich zu wenig gefördert wird der Fahrradverkehr.
- Benachteiligt werden der öffentliche und hier insbesondere der Schienenverkehr.

Wie diese Art »verkehrter Verkehr« im Einzelnen aussieht, wurde an anderer Stelle im Detail ausgeführt; hier müssen einige allgemeine Literaturverweise ausreichen.<sup>3</sup>

Sehen wir uns in diesem Rahmen die Verkehrswebsites im Land Niedersachsen an. Denn wo lässt sich die konkrete Verkehrspolitik besser dokumentieren als bei den Investitionen in die Infrastruktur?

Seit 1950 wurde das Autobahnnetz in diesem Bundesland mehr als verdreifacht, seit 1970 verdoppelt. Gleichzeitig wurde das Schienennetz um rund 40 Prozent abgebaut. Die Zahl der Bahnhöfe mit Service wurde um gut 80 Prozent abgebaut.

Dabei beziehen sich die Zahlen zu den Netzen nur auf die rein formale Länge der Straßen bzw. Schienenwege in Kilometern. Unter Berücksichtigung der *Ausbaustandards* ist die scherenartige Auseinanderentwicklung von Straße und Schiene noch größer: Der durchschnittliche Ausbaustandard des Schienen-

netzes wurde, mit Ausnahme weniger Hauptstrecken, erheblich reduziert: Allein im Zeitraum 1994 bis 2008 wurden rund 44 Prozent aller Weichen und 65 Prozent aller Gleisanschlüsse abgebaut. Gleichzeitig wurde die Kapazität der Straßen in all ihren Kategorien qualitativ verbessert.

Interessanterweise setzt sich der Abbau des Schienennetzes im Bundesland Niedersachsen selbst noch in den letzten Jahren fort – im krassen Gegensatz zum fortwährenden Ausbau des Straßennetzes. Das konnte man im Sommer 2012 einer Antwort des niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Bode auf eine entsprechende Anfrage entnehmen. Danach gab es bei den nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) einen Abbau um 50,7 km und im gesamten niedersächsischen Schienennetz – einschließlich des Netzes der DB AG – im genannten Acht-Jahreszeitraum einen Abbau um 80,7 km.<sup>4</sup> Im gleichen Zeitraum 2003 bis 2011 wurde das Straßennetz von 28.168 auf 28.254 km verlängert. Zwischen 1994 und 2012 verringerte sich die Schienennetzlänge sogar von 3750 auf 3416 km oder um 334 km.

Es gibt eine lange und beeindruckende Liste mit Streckenstilllegungen. Diese wird im *Anhang I* dokumentiert. Selbst in den Jahren 1990 bis 1994, als die Landesregierung von SPD und Grünen gestellt wurde, gab es vier Streckenstilllegungen. Bei zwei dieser stillgelegten Strecken engagieren sich heute Bürgerinitiativen und Gemeinden vor Ort für deren Reaktivierung.

Im Gegensatz dazu gab es im letzten halben Jahrhundert keine einzige Straßenstilllegung; bereits der Begriff wirkt sperrig, weil es dieses Phänomen kaum zu geben scheint.

Die dramatische Auseinanderentwicklung von Schiene und Straße wird in der folgenden Tabelle, die den Zeitraum von 36 Jahren abdeckt, deutlich.

<sup>3</sup> Vgl. u.a. die allgemeinen verkehrswissenschaftlichen Veröffentlichungen von Hermann Knoflacher, Helmut Holzapfel, Heiner Monheim und Winfried Wolf.

<sup>4</sup> Der Wortlaut der Antwort des Ministers vom 20. Juli 2012: »Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG betrug die Länge der Schieneninfrastruktur 2003 3.416 km und in 2011 3.386 km. Das Netz verringerte sich somit um 30 km. Des Weiteren bestand 2003 in Niedersachsen ein normalspuriges Schienennetz der nichtbundeseigenen Eisenbahnen – sog. NE – mit einer Länge von 1.159,7 km. Von 2003 bis 2011 wurden Strecken oder Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 67,1 km durch NE übernommen. Im gleichen Zeitraum wurden Strecken oder Teilstrecken der NE mit einer Gesamtlänge von 117,8 km stillgelegt.« Der Abbau im NE-Bahnnetz errechnet sich aus der genannten Stilllegung von 117,8 abzüglich der übernommenen Strecken von 67,1 km (= 50,7 km). Hinzuzurechnen sind die erwähnten 30 km Abbau im Netz der Deutschen Bahn AG. Antwort des Ministers Jörg Bode vom 20. Juli 2012 auf die Anfrage des CDU-Abgeordneten Ernst-August Hoppenbrock (Landtagsdrucksache 16/4996).

Art der Verkehrs-Infrastruktur	1975	2011	Entwicklung 1975-2011
Schiennetz	4.500 km	3.453	-24,3 %
Zahl der Bahnhöfe mit Service	ca. 400	28	-93 %
Bundesautobahnen	835 km	1.431 km	71,3 %
Bundesstraßen	4.370 km	4.830 km	10,5 %
Landesstraßen	8.668	8.310 km	-4,3 %
Kreisstraßen	10.303 km	13.700	33 %
Überörtliche Straßen Gesamt	24.176 km	28.271 km	17 %
Gemeindestraßen	ca. 37.000	44.000 km	18,9 %

**Table 1:**  
Die Entwicklung von Straßen und Schienen im Bundesland Niedersachsen 1975 bis 2011<sup>5</sup>

Verallgemeinernd lässt sich sagen: Während das Netz mit den überörtlichen Straßen um 17 Prozent ausgebaut wurde, wurde das Schienennetz um ein Viertel abgebaut. Unter Berücksichtigung der erwähnten Qualitätsstandards gab es in diesem Zeitraum von 36 Jahren einen Ausbau der gesamten Straßenkapazitäten um gut 50 Prozent und eine Kappung der Schienenkapazitäten um rund 50 Prozent.

Dabei wurde als Bezugsjahr bewusst 1975 gewählt, also ein Jahr, in dem bereits eine Massenmotorisierung erreicht war, und ein Zeitpunkt, in dem die Verherrlichung des Straßenverkehrs erstmals – unter anderem durch die sogenannte Ölkrise 1973/74 – in Frage gestellt wurde. Zu diesem Zeitpunkt gab es

bereits eine junge Umweltbewegung unter anderem mit der Forderung, die Schiene auszubauen.

Diese qualitative Veränderung in der öffentlichen Debatte findet in der konkreten Infrastrukturpolitik offensichtlich nicht nur keine Entsprechung, vielmehr wird diese hier konterkariert. Der Straßenzubau heißt nicht nur, immer neue Kapazitäten für den Pkw- und Lkw-Verkehr bereitzustellen (wobei sich hier inzwischen das Netz der Gemeindestraßen am schnellsten – bundesweit pro Jahr um rund 2000 km – vergrößert<sup>6</sup>). Damit ist eine enorme Zunahme der Versiegelung des Bodens verbunden. Niedersachsen wird von 72.000 km Straßen durchzogen, womit allein dadurch eine Fläche von 400 Quadratkilometern – die doppelte Fläche von Hannover – versiegelt ist.

<sup>5</sup> Angaben nach: Statistisches Jahrbuch der Bundesrepublik Deutschland 1975, S. 329; Verkehr in Zahlen 2011/2012.

<sup>6</sup> So die Schätzung des Deutschen Städte- und Gemeindetages 2012; eigene Anfrage Oktober 2012.

## II. Verkehrspolitik im Land Niedersachsen konkret – nach Verkehrsträgern und Verkehrsart

Die oben skizzierte allgemeine Ausrichtung der Verkehrspolitik in Bund und Land Niedersachsen konkretisiert sich für die einzelnen Verkehrsträger auf Landesebene wie im Folgenden kurz beschrieben.

### 1. Pkw- und Lkw-Verkehr

Noch stärker als im übrigen Bundesgebiet dominiert in Niedersachsen der Pkw- und Lkw-Verkehr. 4,2 Millionen Pkw kommen auf 7,9 Millionen Einwohner; damit liegt die Pkw-Dichte mit 530 Pkw auf 1000 Einwohnern über derjenigen von Gesamtdeutschland (mit 520 Pkw / 1000 Einw.). Hinzu kommen 376.000 im Land registrierte Krafträder, 230.000 Lkw und 227.000 Zugmaschinen. Bereits hier sei hinzugefügt: Allerdings waren die Zahlen der zugelassenen Kfz in allen Kategorien bereits einmal deutlich höher; darauf wird zurückzukommen sein (siehe Kapitel III).

Die Zahl der im Straßenverkehr Verletzten liegt in Niedersachsen erkennbar höher als im Bundesdurchschnitt, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten sogar erheblich höher.<sup>7</sup> Auch der Anteil der Fahrradfahrer, die im Straßenverkehr verletzt oder getötet werden, liegt höher als im Bundesdurchschnitt (was allerdings mit dem überdurchschnittlich hohen Anteil des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl zusammenhängt).<sup>8</sup>

Während die Zahl der Verkehrsoffer bis 2010 rückläufig war, steigt sie seit den letzten eineinhalb Jahren wieder an. 2010 wurden in Niedersachsen 39.236 Menschen im Straßenverkehr verletzt; 2011 waren es 40.802 oder 4 Prozent mehr als im Vorjahr. 2010 wurden auf den niedersächsischen Straßen 479 Menschen getötet; 2011 waren es 540, knapp 13 Prozent mehr als im Vorjahr. In den ersten sieben Monaten des Jahres 2012 sanken diese Zahlen wieder, wenn auch nicht mehr auf den Stand von 2010.<sup>9</sup>

Die Straßenverkehrsleistung insgesamt (Pkw und Lkw) wuchs bis 2002 deutlich an. Seither gibt es beim motorisierten Individualverkehr (Pkw-Verkehr) Stagnation. Das entspricht weitgehend der Entwicklung auf Bundesebene.

<sup>7</sup> Der Anteil der Bevölkerung Niedersachsens an der gesamten deutschen Bevölkerung liegt bei 9,7 %. Im Jahr 2010 wurden bundesweit 3.648 Menschen im Straßenverkehr getötet (= 100%); auf den niedersächsischen Straßen wurden 479 Menschen getötet (= 13,1 %). 2010 wurden bundesweit 371.200 Menschen im Straßenverkehr verletzt; in Niedersachsen waren es 39.200 (10,6 %). Verkehr in Zahlen 2011/2012, S. 158ff.

<sup>8</sup> Im Bundesdurchschnitt machte der Anteil der Fahrradfahrer, die im Straßenverkehr getötet wurden, 10,4 % aller Straßenverkehrsoffer aus – in Niedersachsen lag dieser Anteil bei 10,6 %. Bei den Verletzten lag der Anteil der Radfahrer bundesweit bei 17,6 %, in Niedersachsen bei 18,4 %. Angaben ebenfalls jeweils für 2010. Verkehr in Zahlen 2011/2012, S. 160.

<sup>9</sup> Angaben nach: Statistisches Taschenbuch Niedersachsen 2012, S. 140f und Aktuelle Statistik der Statistischen Ämter des Bundes, Oktober 2012.

Der Lkw-Verkehr allerdings wächst, von den Einbrüchen in den Krisenjahren 2008 und 2009 abgesehen, ungebremst weiter an. 2012 wird das Rekordniveau aus den Jahren vor der Krise wieder überschritten.

### 2. Luftverkehr

In Niedersachsen gibt es offiziell laut Landesregierung »141 Flugplätze, die für die zivile Luftfahrt zugelassen sind.« Allerdings befinden sich darunter auch Landeplätze für Segelflugzeuge. Es gibt mit Hannover-Langenhagen einen großen Airport. Dieser liegt auf Rang 9 unter den zwölf großen deutschen Flughäfen. Einen zweiten Flughafen gibt es in Braunschweig-Wolfsburg; dieser ist primär auf die Volkswagen AG ausgerichtet. Darüber hinaus sind knapp 20 Luftverkehrslandeplätze von einer gewissen Bedeutung.<sup>10</sup> Der größte dieser regionalen Airports ist Münster-Osnabrück mit 1,3 Millionen Fluggästen im Jahr.<sup>11</sup>

Der Flughafen in Hannover-Langenhagen besitzt drei Start- und Landebahnen. Es gibt kein generelles Nachtflugverbot. Als Ergebnis des mehrfachen Ausbaus des Flughafens und des Aufkommens von Billigfliegern nahm der Flugverkehr in Hannover so stark zu wie der Verkehr mit keinem anderen Verkehrsmittel: 1965 verzeichnete der Flughafen eine Million Fluggäste, 1970 waren es zwei Millionen, 1992 3 Millionen und 2011 5,3 Millionen.

Der Flughafen Hannover befindet sich im Eigentum der öffentlichen Hand.<sup>12</sup> Die in ihn getätigten Investitionen von mehreren Milliarden Euro wurden weitgehend von den Steuerzahlern geschultert. Viele Jahre hinweg mussten jährliche Betriebsverluste hingenommen werden. 2011 schrieb der Airport eine schwarze Null. Für 2013 wird erneut ein Verlust angekündigt.<sup>13</sup>

Laut Masterplan zur Entwicklung der Flughafen-Infrastruktur, der von der rot-grünen Bundesregierung 2004 mit entwickelt und von der CDU/CSU-SPD-Regierung 2006 mit verantwortet wurde, soll sich die Zahl der Fluggäste in Hannover bis 2020 und gegen-

<sup>10</sup> Es handelt sich um die Flugplätze Bad Gandersheim, Baltrum, Bohmte-Bad Essen, Borkum, Celle-Arloh, Dedelstorf, Emden, Juist, Langenooog, Leer-Papenburg, Norden-Norddeich, Nordeney, Osnabrück-Atterheide, Quakenbrück, Stade, Wangeroooge, Westerstede-Felde und Wilsche.

<sup>11</sup> 2011 gab es in Münster-Osnabrück (ein Flughafen, der auf NRW-Gebiet liegt, der jedoch seinen Einzugsbereich zu einem großen Teil in Niedersachsen hat und der vom Land Niedersachsen mitfinanziert wird) 648.856 Einsteiger und 644.459 Aussteiger. Allerdings waren es 2008 deutlich mehr. Anders als in Hannover wird in Münster-Osnabrück auch 2012 nicht das Niveau von 2008 wieder erreicht. Nach: Statistisches Taschenbuch Niedersachsen 2012, S. 142.

<sup>12</sup> Eigentümer der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH sind zu jeweils 35 % die Stadt Hannover und das Land Niedersachsen und zu 30 % die Fraport AG, die sich wiederum überwiegend im Eigentum hessischer öffentlicher Institutionen befindet.

<sup>13</sup> »Flughafenchef Raoul Hille: »Im nächsten Jahr wird der Flughafen wieder Verluste machen.« In: Hannoversche allgemeine Zeitung vom 19. September 2012.



über 2005 auf 10 Millionen verdreifachen. Gegenüber dem Niveau des Jahres 2011 wäre dies immer noch eine Verdopplung. Es handelt sich dabei um die größte Steigerung, die in diesem Grundlagendokument für einen großen Airport vorgesehen ist. Dabei ist eine solche Steigerung des Flugverkehrs zwar in ihrer klimaschädigenden Wirkung und hinsichtlich der wachsenden Lärmbelastungen fatal – jedoch nicht außergewöhnlich. Der Weltflugverband IATA und die EU-Kommission gehen ebenfalls von einer weiteren Verdopplung des Flugverkehrs aus, allerdings für den Zeitraum 2010 bis 2025. Und der mit sehr hohen Steuergeldern geförderte Airbus A380 ist so konzipiert, dass er sich nur rechnet, wenn der Weltflugverkehr sich ungefähr in diesem Zeitrahmen ein weiteres Mal verdoppelt.<sup>14</sup>

Dabei wird argumentiert, dass in Hannover – anders als bei anderen Airports – die Start- und Landekapazitäten für eine solche Steigerung vorhanden sind; einzelne Teile der Infrastruktur – so im Frachtbereich – sollen jedoch entsprechend ausgebaut werden.<sup>15</sup>

Die weltweite Krise hat diese Pläne zunächst verzögert. Grundsätzlich haben diese jedoch weiter Gültigkeit; bis 2011 konnte die Delle, die die Krise auch in Hannover bei dem Passagieraufkommen hinterlassen hatte, mit 5,3 Millionen Fluggästen bereits wieder ausgeglichen werden; 2012 wird erstmals das bisherige Rekordergebnis von 2008 (mit 5,637 Millionen Fluggästen) deutlich getoppt werden.

Der Luftfrachtverkehr in Hannover wächst massiv an: Dieser erreichte im Jahr 2011 ein mehr als doppelt so hohes Niveau wie 2008 und toppte dabei auch das Rekordniveau von 2005.<sup>16</sup>

### 3. Schienenpersonenfernverkehr

Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gibt es auf niedersächsischem Gebiet seit 1999 einen deutlichen Rückgang. Dieser ist vor allem dem Wegfall der Zugattung Interregio (IR) geschuldet.

Der verbliebene SPFV konzentriert sich weitgehend auf die wenigen ICE-Magistralen. Dutzende Oberzentren – größere Städte und ganze Regionen – wurden auf diese Weise vom Schienenfernverkehr abgehängt. Auch die IC-Angebote werden weiter systematisch ausgedünnt. So strich die DB AG zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 alle Intercity-Halte auf der Stre-

cke von Hannover nach Göttingen. Die Stationen Elze, Alfeld, Kreiensen und Northeim werden seither nur noch im Regionalverkehr bedient. Martin Mützel, seinerzeit VCD-Landesvorsitzender, stellte dies damals in den Zusammenhang mit dem Bahn-Börsengang: »Die Deutsche Bahn wurde durch Beschluss der Großen Koalition dazu angehalten, gerade im Fernverkehr börsenorientiert zu arbeiten. Da spielen verkehrlich wichtige Umsteigerverkehre in Niedersachsen keine Rolle.«<sup>17</sup>

Es geht dabei um einen flächendeckenden Abbau des Fernverkehrs, wie sich dies gerade im Fall Niedersachsen bedrückend gut dokumentieren lässt – siehe die folgende Tabelle.

Ein Ersatz von SPFV durch Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedeutet nicht nur, dass weit öfter – vom Nah- auf den Fernverkehr – umgestiegen werden muss. Damit ist auch ein erheblicher Qualitätsabbau verbunden: Im Schienenpersonennahverkehr gibt es keine Reservierungsmöglichkeiten und oft unzureichend Raum für Gepäckablage. Die Struktur des Schienenverkehrs, die mit der Bahnreform von 1994 beschlossen wurde, begünstigt den Abbau von Angeboten im Schienenpersonenfernverkehr (der »eigenwirtschaftlich«, ohne öffentliche Mittel, betrieben werden muss). Teilweise werden derart reduzierte Angebote des SPFV dann vom SPNV übernommen – was jedoch, da die Regionalisierungsmittel gedeckelt sind, dann oft Angebotsstreichungen an anderer Stelle im SPNV zur Folge hat.

Die Zulassung von Busfernverkehren, die Ende 2012 bei Zustimmung von CDU/CSU, FDP, SPD und Grünen (und gegen die Stimmen der LINKEN) beschlossen wurde, wird zu einer weiteren Ausdünnung des SPFV führen – dabei wird es gerade auch die Deutsche Bahn AG sein, die mit Fernbus-Verkehren bisherigen (eigenen) SPFV ersetzen wird. Und es werden erfahrungsgemäß nicht Verbindungen mit schwachem Fahrgastaufkommen sein, sondern gerade solche mit gutem Fahrgastpotential, auf denen solche Busse verkehren werden.

### 4. Allgemeiner Nahverkehr und Schienenpersonennahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr hat in Niedersachsen seit dem Jahr 2000 deutlich zugenommen. Im Zeitraum 2005 und bis 2011 stieg die Zahl der Fahrgäste im Liniennahverkehr mit Omnibussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen von 504,3 Millionen Fahrgästen auf 577,2 Millionen Fahrgäste. Die S-Bahn Hannover konnte die Fahrgastzahl im Zeitraum 2003 bis 2007 verdoppeln. Der SPNV-Betreiber Metronom (in öffentlichem Eigentum – Trenitalia – befindlich) und die Nordwestbahn (mehrheitlich zum privatwirtschaftlichen Konzern Veolia zählend) konnten ihre Fahrgastzahl seit 2000 um 60 bzw. sogar 130 Prozent steigern.

<sup>14</sup> Der A380 muss sich rund 700 mal verkaufen, wenn er seine großen Vorinvestitionen einspielen und Gewinne machen soll. Zu unterstellen ist, dass Boeing mit seinem Konkurrenzmodell Dreamliner ebenfalls 700 Exemplare absetzen wird. Beides zusammen – ergänzt um eine große Zahl Zubringer-Flüge – läuft auf eine weitere Verdopplung des Weltflugverkehrs hinaus. Siehe XXX

<sup>15</sup> Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur und zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland im internationalen Wettbewerb, Frankfurt/M., Dezember 2006, Seiten 65-67; Tabelle S. 26.

<sup>16</sup> 2008: 3408 t Einladung und 2856 t Ausladung (gesamt 6264); 2011: 8441 t Ausladung und 8374 t Zuladung (gesamt: 16.815 t). Ein vergleichbares Niveau gab es 2005.

<sup>17</sup> VCD-Pressemitteilung 17/2008, Landesverband Niedersachsen.

Ort	Linie	Einwohner	Tourismus	Fernverkehrsabfahrten/ Woche 1999	Fernverkehrsabfahrten/ Woche 2012
ganz abgehängt					
Salzgitter*	12	104.423		41	0
Wilhelmshaven*	14	81.411	ja	28	0
Cuxhaven	15	50.846	ja	14	0
Meile	16	46.352		12	0
Gifhorn	16	41.560		38	0
Goslar	12	41.455	ja	41	0
Osterholz-Scharmbeck	15	30.275		40	0
Varel	14	24.590		56	0
Rotenburg (Wümme)	15	21.820		11	0
Rastede	14	20.820		56	0
Sande (Friesl)	14	9.180	ja	56	0
Unterfüß	12, 19	3.860	ja	54	0
weitgehend abgehängt					
Peine	14, 17	49.038		112	13
Northeim	12, 19	29.430		122	14
Alfeld	12, 19	20.104		122	14
Elze	12, 19	9.170		124	14
Bad Beversen	12, 19	8.630	ja	122	38
Kreisensen	12, 19	6.940		122	14

\*Oberzentrum

**Tabelle 2:** Liste der vom Fernverkehr abgehängten Städte in Niedersachsen<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Eigene Zusammenstellung; Basis: ARD-Sendung Report Mainz, »Abgehängt von der Bahn: Am Fernverkehr wird auf Kosten der kleineren Städte rigoros gespart«, Sendung vom 27. März 2012.

Doch diese positiven Einzelergebnisse kontrastieren mit einem eher unbefriedigenden Ergebnis in anderen Segmenten. Eingeordnet in den Bundeskontext gilt, was die Regierungskommission Klimaschutz bereits festhielt: »Im Vergleich zu anderen Bundesländern rangiert die ÖPNV-Nutzung in Niedersachsen im unteren Bereich (...) Mit einem ÖPNV-Verkehrsanteil von 6,3 % belegt Niedersachsen den vorletzten Platz, nur Sachsen-Anhalt liegt mit 5,7 % noch darunter.«

Diese Negativ-Bilanz wird noch verstärkt im Fall der großen Städte in Niedersachsen. In dem bereits zitierten Text der Regierungskommission heißt es: »Bei der ÖPNV-Nutzungsquote in den Kernstädten liegt Niedersachsen sogar auf dem letzten Platz in Deutschland. (...) Es gibt ähnlich wie Niedersachsen strukturierte Länder, die einen deutlich höheren ÖPNV-Anteil aufweisen, wie z.B. Bayern mit 8,1 %.«<sup>19</sup>

Zur Situation in der Landeshauptstadt eine grobe Skizze: Zwar gab es in den letzten Jahren einen Anstieg der Fahrgastzahlen der städtischen ÖPNV-Gesellschaft ÜSTRA – von 146 Millionen Fahrrästen 2003 auf 156 Millionen Fahrgäste 2011 – oder um knapp 7 Prozent. Allerdings stagnieren die Fahrgastzahlen im gesamten Verkehrsverbund der Region Hannover: 1998 wurden dort 186 Millionen Fahrgäste gezählt; in den Jahren 2007 bis 2010 lag die Fahrgastzahl niedriger.<sup>20</sup>

Nach Angaben der Industrie- und Handelskammer Hannover, die sich wiederum auf Studien von Socialdata und Infas bezieht, ist der Anteil des ÖPNV im Stadtraum Hannover rückläufig. Dieser lag – nach IHK-Angaben – 1991 bei 22 %, 1997 bei 23 % und soll 2011 bei 19 % gelegen haben. Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Raum Hannover liegt dagegen bei 38 Prozent. Die etwas widersprüchlichen Angaben könnten damit erklärt und teilweise relativiert werden, dass der Fahrradverkehr deutlich zunahm (siehe dazu unten).<sup>21</sup>

Wie auch immer im Einzelnen der modal split aussehen mag: Es gibt sicher in der Landeshauptstadt und im Land selbst einen erheblichen Aufholbedarf – und enorme Chancen zur Steigerung der Verkehrsarten des Umweltverbundes: des Fußgänger-, Fahrrad- und ÖPNV-Verkehrs.

### **Wettbewerb im SPNV am Beispiel Niedersachsen**

In Niedersachsen ist der Anteil der privaten und der teilprivatisierten SPNV-Betreiber am gesamten SPNV des Landes der höchste in ganz Deutschland. Nieder-

sachsen gilt damit, so die Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg triumphierend, »als Vorreiter im Bereich der privaten SPNV-Anbieter«.<sup>22</sup> Der Anteil der Nahverkehrstochter der Deutschen Bahn AG, DB Regio, dürfte in diesem Bundesland bereits auf deutlich weniger als 50 Prozent gefallen sein (bundesweit sind es noch rund 75 %). Nach Angaben von Ulrich Bischooping, Konzernbevollmächtigter der DB AG für Niedersachsen und Bremen, sinkt dieser Anteil nach dem jüngsten Verlust der Mittellandverkehre sogar auf 25 % (Vortrag vom 14. November 2012).

Nach außen wird dies als »kundenfreundlich« und »Steuermittel sparend« ausgegeben. Als im November 2012 die Westfalenbahn die Ausschreibung um die »Mittellandlinie« (RE 60 und RE 70) gewann und damit den bisherigen Betreiber, DB Regio, austach, verkündete Hans-Joachim Menn, der Geschäftsführer der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), in Zukunft gebe es »auf beiden Strecken bessere Verkehrsleistungen für weniger Steuergeld«.<sup>23</sup> Diese Art Lobeshymnen auf »Wettbewerb« und einen angeblichen »Erfolg von Ausschreibungen« entspricht dem Mainstream in der Berichterstattung zum Thema; man hört Vergleichbares oft auch von Umweltverbänden und fortschrittlichen Verkehrsverbänden und -initiativen.

Doch einige Aspekte der Verkehrs-Realität werfen deutliche Schatten auf dieses Bild. Im Fall des Bundeslandes Niedersachsen kann man als Zwischenbilanz des SPNV-Wettbewerbs sieben problematische Aspekte festhalten:

#### **A Flickenteppich**

Im Land entstand parallel mit der Orientierung auf »Wettbewerb« ein höchst bunter und wenig fahrgastfreundlicher Flickenteppich mit mehreren Verkehrsunternehmen, differierenden Tarifen, wenig aufeinander abgestimmten Fahrplänen und immer neuen Eigentümern. Bereits die LNVG, die diesen Wettbewerb begrüßt und vorantreibt, stellt fest: »Die Tariflandschaft in Niedersachsen ist mit den Verkehrsverbänden und dem über Verbundgrenzen hinweg gültigen Tarif der Deutschen Bahn AG, *sehr vielschichtig*.« Beim Stand November 2012 gibt es im Bundesland Niedersachsen zehn Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im SPNV.

<sup>19</sup> Aus: Vorlage zu TOP 5 der Sitzung der Regierungskommission Klimaschutz vom 10. November 2010 (Manuskript / Tischvorlage).

<sup>20</sup> 2007 waren es 168 Mio, 2008 = 172 Mio, 2009 = 177 Mio und 2010 = 184 Mio. Nach: Verkehr in Zahlen 2011/2012., S. 82.

<sup>21</sup> Nach: Verkehr verbessern – Wirtschaftsstandort stärken – eine Analyse des Straßenverkehrs in Hannover – Handlungsempfehlungen der IHK Hannover, IHK Hannover, August 2012, S. 20. Diese IHK-Studie ist sicher interessens gelenkt und weitgehend ein Plädoyer für den Straßenverkehr. Allerdings beziehen sich die Verfasser z. B. bei den Angaben zum rückläufigen ÖPNV-Anteil auf andere, durchaus glaubwürdige Studien.

<sup>22</sup> IHK-Interview mit OHE-Vorstandssprecher Wolfgang Birlin auf IHK-Website; abgerufen am 5. November 2012.

<sup>23</sup> Westfalenblatt vom 3. November 2012.

Diese sind mit höchst unterschiedlichem Wagenmaterial, mit unterschiedlichen Tarifen und unterschiedlichen Service-Standards unterwegs.<sup>24</sup>

### **B Rückzug aus der Fläche nicht gestoppt**

Die Orientierung der EVUs hat – wie durchaus auch bei der DB AG und bei DB Regio – nicht die optimale Erschließung als Ziel, sondern den maximalen Profit. Entsprechend sind die Gewinne bei Ausschreibungen neben Verbesserungen in Teilbereichen oft auch mit Verschlechterungen in der Erschließung verbunden. Nachdem erixx den SPNV auf dem Heidekreuz übernommen hat, kritisierte der VCD-Landesvorsitzende Michael Frömming: »Leider erfolgt die Reisezeitverkürzung« (auf der Strecke Buchholz – Hannover) unter anderem durch den Wegfall der früheren Halte in Eickeloh und Hademstorf. Dies steht im Gegensatz zu der von der CDU und von der FDP angeblich so wichtigen Förderung der ländlichen Regionen.<sup>25</sup>

### **C Kritik an Service und an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit**

Seit der Bahnreform von 1994 und seit der Regionalisierung des SPNV 1996 gab es bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Schienenverkehr eine deutlich negative Entwicklung. Dies setzt sich auch in jüngerer Zeit fort in Niedersachsen. Beklagt werden fehlende Lokführer (NordWestBahn), Zugausfälle (Eurobahn), fehlende oder verwirrende Informationspolitik.

Das wesentliche Problem ist dabei die erwähnte Vielfalt der Anbieter und der rege Wechsel der EVU. Ein funktionierender öffentlicher Verkehr erfordert Kontinuität, Standardisierung und Verlässlichkeit – diese Kriterien fehlen vielfach im aktuellen SPNV.

### **D Dumping bei Löhnen und Arbeitsbedingungen**

Im SPNV sind für ein neues EVU die meisten Kostenblöcke vorab feststehend: Es gibt klare Vorgaben für die Netznutzung und die Nutzung der Bahnhöfe (beides zusammen macht bereits 50 % aller Fahrbetriebskosten aus). Die Kosten für Energie belaufen sich auf weitere 14 %. Das zu leistende Angebot (Umfang der eingesetzten Zuggarnituren, Fahrtzeiten, Sitzplatzzahl,

Zustand der Züge wie Reinigung usw.) ist weitgehend fix vorgegeben. Trassenentgelte und Bahnhofsnutzungsgebühren fließen in aller Regel den beiden DB AG-Töchtern DB Netz und DB Station & Service zu. Bei elektrifizierten Strecken kassiert DB Energie GmbH ein weiteres Mal. Somit bleiben die Positionen »Vertrieb« (meist relativ feststehend bei 4 %), Fahrzeuge (rund 20 %) und Personal (rund 12 %).

Grundsätzlich führte der Wettbewerb im SPNV dazu, dass in erster Linie das Personal massiv ausgedünnt und dequalifiziert wurde. Gleichzeitig kam es zu einem Rückgang bei den bezahlten Löhnen, zu verschlechterten Arbeitsbedingungen, zu unzureichender sozialer Absicherung (durch Outsourcing, Einsatz von Teilzeitkräften, teilweise sogar von 1-Euro-Jobbern). Schaut man sich die Website der LNVG an, dann kann man dort vieles, aber eines nicht finden: Angaben zu sozialen Standards und zu den Löhnen. Dieser Bereich ist eindeutig derjenige, wo alle SPNV-Anbieter – also auch DB Regio – die Kosten drücken.<sup>26</sup>

Gleichzeitig steigen die Kosten für die Trassen- und die Bahnhofsnutzung – was die Tendenz zum Lohndumping nochmals erhöht. Dabei ist der Zustand der Infrastruktur oft mangelhaft, teilweise kommt es zu Verschlechterungen. Während am Beginn der Bahnreform noch viele Bahnhöfe mit Personal besetzt waren und Service boten, haben heute nach Angaben der Bahnhofsgesellschaft Station & Service der Deutschen Bahn AG nur noch 28 »Empfangsgebäude« und damit wenigstens teilweise geöffnete Schalter; die meisten befinden sich in einem erbärmlichen Zustand (siehe unten das Kapitel IV).<sup>27</sup>

### **E Der LNVG-Fahrzeugpool**

In Niedersachsen gibt es den Sonderfaktor, dass die LNVG einen Fahrzeugpool stellt. Dazu äußerte sich der OHE-Vorstandssprecher, zugleich Chef des Metronom, Wolfgang Birlin, wie folgt: »Niedersachsen hat mit seinem Konzept, einen landeseigenen Fahrzeugpool zu betreiben und die Fahrzeuge den Streckenbetreibern zu stellen, dafür gesorgt, dass der Wettbewerb richtig in Schwung gekommen ist. Denn Gesellschaften wie die OHE hätten gegenüber der DB überhaupt keine Chance, wenn sie die Fahrzeuge für eine Auftragsdauer von acht Jahren kaufen müssten. Andere Bundesländer handhaben das anders. Die Ausschreibungen dort variieren darin, Neufahrzeuge einsetzen zu müssen oder gebrauchte Fahrzeuge mitbringen zu dürfen.«<sup>28</sup>

Das heißt jedoch: Die Landesverkehrsgesellschaft und damit die niedersächsischen Steuerzahlenden finanzieren zu einem größeren Teil der Kosten für das rollende Material. Die Formulierung, damit werde »der

<sup>24</sup> Es handelt sich um die EVUs (1) Arriva Nederland (u.a. Leer – Groningen), eine neue Tochter der DB AG (die DB AG übernahm 2010 den Bus- und Bahnbetreiber Arriva. Dabei musste der deutsche Teil von Arriva abgegeben werden siehe im Folgenden zu Metronom/erixx und Netinera; Arriva Nederland jedoch blieb Teil von Arriva und bei der DB AG); (2) cantus (mit Sitz in Kassel); (3) DB Regio; (4) erixx der heidesprinter (u.a. Hannover – Buchholz und Bremen – Uelzen), maßgeblich von Netinera und damit von der italienischen Staatsbahn Trenitalia bestimmt; (5) metronom (ebenfalls mehrheitlich Netinera und damit Trenitalia); (6) Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe Weser – EVB (u.a. Elbe-Weser-Netz – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude), überwiegend in Landesbesitz befindlich; (7) NordWestBahn (Weser-Ems-Netz, Weser-Lammetalbahn, Regio S-Bahn Bremen), zum französischen Veolia-Konzern gehörend; (8) die S-Bahn Hamburg, eine Tochter der DB AG; (9) die Westfalenbahn (u.a. Teutoburger Wald-Netz), von Abellio kontrolliert, ein Unternehmen, das von dem Finanzinvestor Star Capital bestimmt wird und (10) Syntus (Grenland Express Bad Bentheim – Oldenzaal), ein Unternehmen, das sich in deutschem und niederländischem öffentlichen Besitz befindet.

<sup>25</sup> VCD-blog, Landesverband Niedersachsen des VCD, vom 8. Dezember 2011.

<sup>26</sup> Auf diese Problematik wird im Punkt G nochmals vertieft eingegangen.

<sup>27</sup> Angaben zu den niedersächsischen Bahnhöfen nach: Bahnhöfe in Niedersachsen 2012, herausgegeben von Station und Service AG, Regionalbereich Nord, Hamburg 2012.

<sup>28</sup> Interview mit der IHK Lüneburg-Wolfsburg; IHK-Website; abgerufen am 5. November 2012.

Wettbewerb richtig in Schwung gebracht« heißt nichts anderes, als dass öffentliche Mittel für die privatkapitalistischen Betreiber eingesetzt werden und wohl auch, dass die öffentliche Hand dabei draufzahlt und damit erst den Wettbewerb »in Schwung bringt«.

### **F Steigende Fahrpreise**

Die Fahrpreise im SPNV steigen deutlich schneller als die Inflationsrate. Allein im Zeitraum 2003 bis Dezember 2012 gibt es einen Anstieg der Nahverkehrspreise von nominal 35 Prozent; bei Berücksichtigung der Inflation bleibt ein realer Anstieg von 17 Prozent. In Zeiten einer Stagnation der individuellen Reallöhne und eines Rückgangs der Einkommen aus unselbständiger Arbeit (vor allem durch die Ausweitung des Niedriglohnssektors) muss ein solcher Anstieg der Mobilitätskosten abschreckend wirken.<sup>29</sup>

### **G Wirklich Wettbewerb? Oder: vom sogenannten Staatsmonopol zu privatkapitalistischen Regional-Monopolen**

Es ist ein Euphemismus, die aktuelle SPNV-Struktur als von Wettbewerb geprägt darzustellen und dies auch noch so darzustellen, als tummle sich in diesem Sektor ein Häufchen innovativer kleiner Unternehmen. Von Wettbewerb ist hier wenig zu sehen und der Charakter der Unternehmen bzw. der diese kontrollierenden privatkapitalistischen und öffentlichen Unternehmen ist ein anderer. In Wirklichkeit gibt es eine Art Wettbewerb lediglich bei den Ausschreibungen.

In diesen werden oft unrealistische Zusagen in Bezug auf Servicequalität etc. gemacht – die Wirklichkeit sieht meist anders aus. Lohndumping soll durch die Tariftreueerklärung, die vom Bieter unterschrieben werden muss, weitgehend ausgeschlossen werden. Dann erhält ein Unternehmen – offiziell meist »das kostengünstigste« – den Zuschlag, ein bestimmtes Netz oder bestimmte Strecken für mehrere Jahre zu betreiben. Wettbewerb wird dabei explizit *ausgeschlossen* – es werden *Strecken- oder Gebietsmonopole vertraglich festgelegt*. Ein unternehmerisches Risiko gibt es dabei so gut wie keines – die Einnahmen sind zu 60 bis 70 Prozent staatlich garantiert – über die Regionalisierungsmittel, also die staatliche Bezahlung der Schienenverkehrsleistung unabhängig von der Fahrgastzahl. In Niedersachsen gibt es ergänzend noch die materielle Unterstützung durch die LNVG in Form der gestellten Zuggarnituren.

Die Unternehmen selbst wurden in Anmerkung 24 kurz vorgestellt. Es handelt sich um die DB AG selbst (DB Regio und Arriva NL), um andere in deutschem öffentlichem Eigentum befindliche Firmen, bei denen die Unternehmensform jedoch u.a. zu Sozialdumping genutzt wird (EVB, S-Bahn Hamburg, Syntus), um Unternehmen, die überwiegend von einem ausländischen Staatskonzern kontrolliert werden (OHE, Metronom und erixx werden indirekt von der italienische Staatsbahn beherrscht – über die Holding Netinera)

<sup>29</sup> Angaben hier für den SPNV von DB Regio. Berechnungen von Bahn für Alle vom November 2012.

und um privatkapitalistische Unternehmen, hinter denen eine Heuschrecke (Westfalenbahn = Abbellio = Star Capital) bzw. ein großer französischer Konzern (Nordwestbahn = Veolia) steckt.

In Großbritannien, wo es eine länger andauernde Erfahrung mit »Wettbewerb bei den Schienenverkehrsbetreibern« gibt und wo gelegentlich dieselben EVUs im Markt aktiv sind wie hierzulande, ist die Bilanz mit dieser SPNV-Struktur eindeutig negativ. In Deutschland und insbesondere in Niedersachsen gibt es inzwischen allerdings auch ausreichend Erfahrungen, so dass der ursprünglich breit vertretene Optimismus bereits erheblich eingetrübt sein dürfte.

Auf alle Fälle lässt sich dreierlei feststellen:

Erstens: Die Fortschritte, die es im SPNV durchaus gibt, haben nichts mit der Unternehmensform zu tun. Solche Fortschritte gibt es bei privatkapitalistisch organisierten SPNV-Unternehmen und bei solchen in öffentlichem Eigentum.

Zweitens: Aus sozialer und gewerkschaftlicher Sicht ist die aktuelle SPNV-Struktur zu kritisieren; sie ist Teil der neoliberalen Offensive, bei der Gewinne auf Kosten der Arbeitskräfte maximiert werden. Längerfristig sind dabei auch die volkswirtschaftlichen Kosten einer solchen Politik weit größer als kurzfristige Gewinne (u.a. durch entstehende gesellschaftliche Kosten aufgrund von Arbeitslosigkeit und Armut).

Drittens: Ein integrierter SPNV-Betrieb – »aus einer Hand« – böte enormes Synergie-Potential und entspräche den Fahrgastinteressen. Das aktuelle SPNV-Modell kommt die öffentliche Hand sehr teuer. Bei der Bahnreform wurden bereits die öffentlichen Mittel für den Nahverkehr – die sogenannten Regionalisierungsmittel – rund verdoppelt. Das erklärt in erster Linie die relativen Erfolge im SPNV.

Höchst problematisch dabei ist, dass das Regionalisierungsgesetz insoweit nicht wasserdicht formuliert ist, als diese dem Schienenpersonennahverkehr zugeordneten Mittel teilweise auch für andere Zwecke eingesetzt werden können. Das Land Niedersachsen gilt dabei als Vorreiter bei der Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel. Rund 80 Millionen Euro im Jahr dieser Bundesmittel werden im Land u.a. zur Finanzierung des Schülerverkehrs und damit zweckentfremdet eingesetzt.

### **5. Perspektiven des öffentlichen Verkehrs**

Die Zukunft des öffentlichen Verkehrs im Bundesland muss als kritisch bezeichnet werden. Einerseits verstärkt der demographische Wandel die Notwendigkeit eines flächendeckenden ÖPNV. Andererseits laufen die Regelungen für die Regionalisierungsmittel 2014 aus. Der erwähnte systemwidrige Einsatz dieser Mittel für andere Zwecke versetzt das Land in eine höchst ungünstige Position bei den Neuverhandlungen über die Folgeregelungen. Niedersachsen versäumte es

auch, einen Teil der höheren Umsatzsteuermittel (»Koch-Steinbrück-Kompromiss«) für den öffentlichen Verkehr einzusetzen. Der Bezirk Niedersachsen – Bremen – Sachsen-Anhalt des DGB kritisierte jüngst zu Recht: »Niedersachsen gibt so gut wie keine eigenen finanziellen Mittel mehr in den ÖPNV. Eine Finanzierung aber weitgehend aus Bundesmitteln ist unzureichend.«<sup>30</sup>

Im Schienenverkehr kommt hinzu, dass die DB-AG-Töchter DB Netz und DB Station und Service die Trassenpreise und die Stationsgebühren massiv erhöhen und auf diese Weise die Gewinne der Holding steigern, wobei diese Gewinne zu einem erheblichen Maß im Ausland investiert werden.<sup>31</sup> Diese Transferpolitik innerhalb des DB-Konzerns soll in den nächsten Jahren laut DB-AG-internen Plänen fortgesetzt werden. Damit aber reduziert sich der finanzielle Spielraum für öffentliche Verkehrsangebote weiter.

In den ländlichen Regionen des Landes gibt es teilweise so gut wie keine und in der Regel nur völlig unzureichende ÖPNV-Angebote. In der Folge davon ist die Pkw-Dichte in diesen Landesteilen oft um 50 Prozent höher als in den urbanen Zentren. Doch Seniorinnen und Senioren würden oft auf ihr Auto verzichten oder zumindest das Autofahren drastisch reduzieren... wenn es denn ein überzeugendes Angebot im öffentlichen Verkehr geben würde.

## 6. Fahrradverkehr

In Niedersachsen gibt es, auch durch die Topographie unterstützt, einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Radverkehrs; dieser liegt beim Verkehrsaufkommen bei 16 % in Städten und bei 13 % im Landesdurchschnitt. 3100 von 4800 km Bundesstraßen sind mit Radwegen ausgestattet (= zwei Drittel); bei den Landesstraßen liegt dieser Anteil bei 55 Prozent.

Es gibt allerdings auch hier keinen Grund, sich in den relativen Erfolgen zu sonnen. Laut ADFC sind 600 km der Radwege an Landesstraßen stark sanierungsbedürftig, wofür 27 Millionen Euro eingesetzt werden müssten. Im Landshaushalt 2011 waren jedoch nur 3 Millionen Euro für den Erhalt der Radwege vorgesehen. Der dringend erforderliche Ausbau aller ÖPNV-Systeme für die *Kombination Rad-ÖPNV* findet so gut wie nicht statt.

Die Politik der Deutschen Bahn AG geht mit der Erhöhung der Fahrpreise für die Zusatztickets in die entgegengesetzte Richtung: Die Fahrradkarte für den Nahverkehr wurde in nur zwei Jahren um 50 % (von 3 auf 4,50 Euro) erhöht. Als Ergebnis kostet jetzt ein Einzelticket für kurze Entfernungen für Personen weniger als das für die Fahrradmitnahme nötige Zusatzticket

<sup>30</sup> Zukunft gestalten mit Bus und Bahn! Den Öffentlichen Personennahverkehr in Niedersachsen stärken – für Gute Arbeit, soziale Teilhabe und Klimaschutz; Positionspapier des DGB-Bezirks Niedersachsen – Bremen – Sachsen-Anhalt vom 26. Juni 2012.

<sup>31</sup> Zwischen 2002 und 2010 stiegen die Trassenpreise um 34 % und die Stationsgebühren um 23 %.

(Beispiel: rund 5 km Entfernung 2 Euro, für mitgenommene Fahrräder jedoch 4,50 Euro – mehr als das Doppelte). Andere SPNV-Anbieter in Niedersachsen handhaben es ähnlich. Im Metronom beispielsweise kostet die Fahrradmitnahme 4 Euro – auch hier gibt es nur eine Karte als Tagesticket. Doch wer bike & ride nutzt, ist im SPNV überwiegend über kurze Strecken unterwegs. Auf diese Weise werden Radfahrende durch Marktmechanismen vom öffentlichen Verkehr ferngehalten.

Damit zeigt der bestehende Radverkehr in Niedersachsen ohne Zweifel auf, welches gewaltige Potential es in diesem Bereich zur weiteren Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrs gibt. Allerdings droht die Chance eines solchen Ausbaus vertan zu werden, wenn diese nicht mit einer entschlossenen Politik unterstützt wird und wenn dafür nicht die finanziellen Mittel eingesetzt werden.

## 7. Güterverkehr – Verkehrsmarktanteile (modal split)

Der Güterverkehr hebt seit Jahrzehnten förmlich ab von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung. Während die Realeinkommen im Zeitraum 1995 bis 2010 rückläufig waren, stieg die Transportleistung im Güterverkehr um rund 50 Prozent. Es ist schwer nachzuvollziehen, warum man für einen im Wesentlichen gleichen Wohlstand die Hälfte mehr an Transporten benötigt. Faktisch wird die Transportintensität kontinuierlich gesteigert: die mit einer Ware (in einem Gut) der gleichen Qualität verbundene Transportleistung erhöht sich, vor allem indem regionale Wirtschaftskreisläufe zerstört und absurde, weltweit verkettete Arbeitsabläufe hergestellt werden.<sup>32</sup>

Die Problematik wird nochmals größer, indem vor allem diejenigen Transportarten, die die Umwelt, das Klima und die Menschen am meisten belasten, überproportional wachsen. So wuchs der Lkw-Verkehr seit dem hier genannten Referenzjahr 1995 und bis 2010 um rund 60 Prozent; die Luftfracht hat sich in diesem Zeitraum sogar verdreifacht. Entsprechend ging der Anteil der Schiene bis zum Jahr 2000 kontinuierlich zurück. Und der leichte Anstieg, den die Schiene im vergangenen Jahrzehnt erlebte, ist ausschließlich dem Rückgang der Transportarten Binnenschiff und Pipeline geschuldet. Mit Blick auf Nachhaltigkeit ist eine Sichtweise dann am aussagekräftigsten, wenn die nicht nachhaltigen Transportarten Lkw und Luftfracht als Summe gesehen und den umweltfreundlichen Transportarten Eisenbahn, Binnenschiff und Pipeline gegenübergestellt werden.

Danach entfielen 1960 32 % der Transportleistung auf die nicht nachhaltigen Transportarten (Lkw, Luftfracht) und 68 auf die eher nachhaltigen (Binnenschiff, Eisenbahn und Pipelines). 1990 lagen die nicht nach-

<sup>32</sup> Frühere Ausgaben des Standardwerks »Verkehr in Zahlen« enthielten einen Index der Transportintensität. Dort wurde dokumentiert, wie sich dieser von Jahr zu Jahr erhöht. Die Statistik wurde leider Mitte der 1990er Jahre aufgegeben.

haltigen Transportarten bereits bei 56,6 %; die eher nachhaltigen vereinten immerhin noch 43,2 % auf sich. 2000 war das Verhältnis bei 68 % zu 32 % gelangt. Und 2010 haben wir 70,1 % Lkw- und Luftfracht- Transporte (69,8 % = Lkw; 0,3 % = Luftfracht). Dem stehen nur noch 29,9 % Anteile der eher umweltverträglichen Transportarten gegenüber, davon 17,3 % Anteil des Schienengüterverkehrs, 10 % Anteil der Binnenschifffahrt und 2,6 % Anteil der Rohrdurchleitungen (Pipeline).<sup>33</sup>

## 8. Schifffahrt und Binnenschifffahrt

Von dieser allgemeinen, fatalen Entwicklung im deutschen Güterverkehr ist ein Transitland wie Niedersachsen, zugleich ein Land mit einem 1.700 km langen Netz von Binnenwasserstraßen besonders betroffen. Auch wenn es eine Modal split-Rechnung auf Landesebene (Anteil der einzelnen Verkehrsträger an der gesamten Transportleistung) nicht zu geben scheint, so gibt es doch exakte Zahlen zur Entwicklung des Güterumschlags in den niedersächsischen Häfen und in der Binnenschifffahrt. Und diese Daten zeigen auf, dass es auch in diesen Bereichen von umweltverträglichen Gütertransporten auf Landesebene Anteilsverluste gibt.

Der gesamte Güterumschlag in den niedersächsischen Seehäfen lag im Jahr 2011 mit 48,3 Millionen Tonnen auf dem Niveau von 1995. 2012 wächst der Güterumschlag in den niedersächsischen Seehäfen nochmals um knapp 10 %; er erreicht in diesem Jahr rund 52 Millionen Tonnen. Allerdings liegt er auch Ende 2012 noch um 22 % unter dem Niveau von 2005 (mit 66,6 Mio t). Dabei hat der Straßengüterverkehr inzwischen die Delle, die die Krise produzierte, längst wieder ausgeglichen.<sup>34</sup>

In der Binnenschifffahrt sieht es auf den ersten Blick etwas günstiger aus: 2011 wurde mit 26 Millionen Tonnen Güterumschlag in den niedersächsischen Binnenhäfen wieder das Niveau von 2007 und 2008 erreicht bzw. leicht übertroffen – was auch um rund 10 Prozent über dem Niveau von Mitte der 1990er Jahre liegt (1995: 23,5 Mio t). Doch das Bild trübte sich 2012 erneut

deutlich ein. So hat sich der Güterumschlag in den ersten sieben Monaten dieses Jahres reduziert – im Vergleich zum Vorjahr um 5,2 %.<sup>35</sup>

Diese Angaben unterstreichen, dass erstens bei einem modal split unter Einbeziehung des Außenhandels (und der Seehäfen) die niedersächsischen Seehäfen ihre früheren Anteile nicht zurückerobern konnten. Hinsichtlich des modal split auf nationaler Ebene wird deutlich, dass auch Niedersachsen von den beträchtlichen *Anteilsverlusten* der Binnenschifffahrt betroffen ist.

Im Großen und Ganzen stagniert die Transportleistung auf den Binnenwasserstraßen, was angesichts des deutlichen Anstiegs des gesamten Güterverkehrs zu erheblichen Anteilsverlusten des Binnenschiffs führt.<sup>36</sup> Vor dem Hintergrund größerer Schiffe, effizienterer Logistik und anderer Produktivitätsgewinne, die es auch bei dieser Transportart gibt, verfügt die Binnenschifffahrt heute über erhebliche unausgelastete Kapazitäten. Diese könnten insbesondere dann aktiviert werden, wenn sinnvolle punktuelle Investitionen (z. B. bei den Schleusenkapazitäten) erfolgen würden.

Allerdings erzielt die Binnenschifffahrt in Niedersachsen in Teilbereichen deutlich bessere Ergebnisse als es sie in anderen Bundesländern gibt. So liegt der Anteil des Binnenschiffs bei der Hinterlandanbindung der niedersächsischen Häfen bei knapp 33 %; in Hamburg und Bremen liegt dieser Anteil nur bei 7 %.

## 9. Straßengüterverkehr – Gigaliner

Der entscheidende Gewinner im niedersächsischen Güterverkehr ist ebenfalls der Straßengüterverkehr. Das kontinuierlich ausgebaute Straßennetz ist wesentlicher Motor dieser Entwicklung. Auch haben die Bundesregierung – teilweise im Gleichklang mit der EU-Verkehrspolitik – in den letzten Jahrzehnten die Maximallasten für Lkw immer wieder erhöht und andere Begrenzungen (z.B. Kabotage) systematisch abgebaut. Das Anwachsen des Lkw-Verkehrs wurde mit der EU-Osterweiterung massiv befördert, u.a. dadurch, dass die deutschen Straßen für Spediteure aus mittel- und osteuropäischen Ländern mit massiv niedriger bezahlten Lkw-Fahrern geöffnet wurden. Insgesamt gab es im Lkw-Verkehr einen massiven Rückgang bei den Frachtraten.

<sup>33</sup> Angaben berechnet nach: DIW; Statistisches Bundesamt. Für 2011 nennt die Allianz pro Schiene bei Ausklammerung der Luftfracht 71,1 % Lkw, 17,7 % Eisenbahn, 2,4 % Pipelines und 8,7 % Binnenschiff (Basis: Bundesamt für Statistik destatis). Pressemitteilung Allianz pro Schiene vom 3. Februar 2012. In diesem Zusammenhang nimmt die Allianz positiv Bezug darauf, »dass das Ziel der Verlagerung der Verkehrsleistung von der Straße auf die Schiene im Koalitionsvertrag der schwarz-gelben Bundesregierung steht.« Eine solche Verlagerung gab es jedoch leider nicht – der Straßengüterverkehr wächst ungebremst und überproportional. Die Luftfracht hat sich vervielfacht. Die Schiene gewinnt sogar weniger als das Binnenschiff und die Rohrleitungstransporte verlieren.

<sup>34</sup> Statistisches Taschenbuch Niedersachsen 2012, S. 142 und Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Angaben vom 22. November 2012 für Januar bis Juli 2012; Aktuelle Angaben zum Güterumschlag in den niedersächsischen Häfen nach: Seaports of Niedersachsen GmbH vom 7. November 2012; Basis: die ersten drei Quartale von 2012.

<sup>35</sup> Güterempfang und Güterversand addierten sich in den niedersächsischen Binnenhäfen in den Monaten Januar bis Juli 2012 auf 14,1 Mio t; im Jahr 2011 waren es im gleichen Zeitraum noch 14,9 Mio t. Angaben nach Statistische Ämter des Bundes, November 2012. Bundesweit lag die Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt 2011 mit 55,6 Mrd. tkm auf dem Niveau von 2009 (es gab also trotz des Aufschwungs nach der Krise in diesem Bereich zwei Jahre Stagnation) und um 14 % unter dem 2007er Wert von 64,7 Mrd. tkm. (Bundesamt für Statistik November 2012 und Verkehr in Zahlen 2011/12.).

<sup>36</sup> Die Binnenschifffahrt hatte 1970 einen Anteil von 22,7 %, 1980 von 20,1 %, 1990 von 18,2 %, 2000 von 13 % und 2010 nur noch von 10 % (jeweils Anteile an der gesamten Gütertransportleistung gemessen in Tonnenkilometern – tkm). In absoluten Zahlen gab es 1998 eine Transportleistung auf den deutschen Binnenwasserstraßen von 64,3 Mrd. tkm – 2010 waren es 62,3 Mrd. tkm.

Das nächste Kapitel in diesem Prozess zur Steigerung des Straßengüterverkehrs trägt die Überschrift »Gigaliner«. Niedersachsen ist das führende Bundesland bei der Durchsetzung dieser bis zu 25,25 Meter langen Lastwagenzüge. Das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr unterstützt den Einsatz von Gigalinern, weil damit »die Kapazität der Straße und hier in erster Linie des Autobahnnetzes besser ausgenutzt« werden würde. Im Gleichklang mit dem Bundesverkehrsministerium wird verkündet: »Niedersachsen hat sich entschlossen, mit drei Einzelfahrzeugen (...) einen zeitlich und regional begrenzten Versuch (mit Gigalinern; W.W.) zu initiieren.«<sup>37</sup>

Die Allianz pro Schiene und andere Verkehrsverbände, die sich der Nachhaltigkeit verpflichtet sehen, weisen darauf hin, dass ein größerer Einsatz von Gigalinern zu einer massiven Verlagerung von Schienentransporten auf die Straße führen wird.

Doch genau dies zeichnet sich auch bereits ohne Gigaliner ab – auf Basis der konkreten Investitionen in die unterschiedlichen Verkehrsträger.

## **10. Verkehrsweginvestitionen: Straßenbau und Großprojekte**

Die EU und die Bundesregierung gehen davon aus, dass es in den nächsten Jahren eine weitere massive Steigerung des Gütertransports geben wird. Doch bereits diese Vorgaben sind zu einem Teil self fulfilling prophecy – der Wunsch ist Vater des Gedankens: Wer Verkehrswege baut, wird Verkehr ernten.

Wenn dann noch entsprechend dieser »Vorgaben« in erster Linie die Straßennetze ausgebaut werden, dann ist klar, welche Transportform in erster Linie anwachsen wird und dass dann gilt: Wer Straßen baut, wird Straßenverkehr ernten.

Für den Lkw-Verkehr in der EU und auf deutschen Straßen wird bis zum Jahr 2025 eine Verdopplung vorhergesagt. Nur in diesem Kontext soll auch der Schienengüterverkehr erheblich (um bis zu 70 %) anwachsen. Die Bundesverkehrspolitik in Berlin und die Landesverkehrspolitik in Hannover übernehmen diese interessengeleiteten Vorgaben: 1. Entsprechend geht es nach der Verkehrspolitik des Landes darum, in Niedersachsen die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass in Zukunft der Kfz-Verkehr auf den niedersächsischen Straßen weiter zunehmen kann. Derzeit befinden sich landesweit zwölf Straßenbau-Projekte im Bau. Darunter die Erweiterung der A7 oder der A1 auf sechs Spuren.

<sup>37</sup> Text auf der Website des genannten Ministeriums; Stand 29. Oktober 2012. Betont wird, dass das Gesamtgewicht der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge auf 40 Tonnen begrenzt bleiben werde. Klar ist jedoch, dass ein im Sinne des Bundesverkehrsministeriums erfolgreicher Gigaliner-Versuch dazu führen wird, dass bestehende Beschränkungen später aufgehoben werden. Aktuell lehnt eine Mehrheit der Bundesländer den Gigaliner-Einsatz ab. Allerdings gibt es mehrere EU-Länder, in denen Lkw dieser Größenordnung und dann noch solche mit bedeutend größeren Gesamtgewichten, im Einsatz sind.

In Zukunft soll auf diesem Gebiet förmlich geklotzt werden – vor allem mit den Projekten A22/A20 und A39, die, wenn sie realisiert werden, weitere 226 km Bundesautobahnen in Niedersachsen bedeuten werden. Das entspricht einem geplanten *Autobahnzubau* von 16 Prozent. Hinzu kommen 22 kleinere Autobahn- und Bundesstraßenprojekte, darunter 12 Ortsumfahrungen.

Der Ausbau der Straßen in dem Bundesland muss dazu führen, dass die Lkw-Lawine im Transitland Niedersachsen nochmals an Umfang – und an zerstörerischer Gewalt – zunimmt. Die Infrastrukturpolitik lockt auf diese Weise förmlich den Lkw-Verkehr und insbesondere den Lastkraftwagen-Transit-Verkehr auf das gut und immer besser ausgebaute niedersächsische Straßennetz.

Auf diese Weise könnte das zarte Pflänzchen einer Verkehrswende, das gedeiht und auf das im nächsten Kapitel III eingegangen wird, durch die erwähnte Straßenbauorgie abgetötet werden.

Die schwarz-gelbe Landesregierung setzt zur Bewältigung des behaupteten Güterverkehrswachstums auf *Großprojekte* wie die sogenannte Y-Trasse im Schienenverkehr und auf die Autobahnprojekte A22/ A20 und A 39. Doch diese werden, so das Ergebnis einer von der Linksfraktion im Landtag in Auftrag gegebenen Studie, »den zunehmenden Güterverkehr in Niedersachsen (...) nicht bewältigen« können.

### **A22/A20**

In Wirklichkeit bringt die A22/A20 kaum Entlastung im Straßenverkehr. Als parallele Straßenverbindung entlang der Küste steht sie vor allem in Konkurrenz zum Transport auf den bestehenden Wasserwegen – sei es denen der Binnenschifffahrt oder der Küstenschifffahrt, die, als »short-sea-shipping« im Übrigen von der EU-Kommission als Alternative zum Straßengüterverkehr gefördert wird. Uwe Schmidt, Pressesprecher des »Koordinationskreises der Initiativen und Umweltverbände gegen die A22/20 fasste diese grundsätzliche Bewertung jüngst wie folgt zusammen:

»Die Analyse zeigt, dass nur rund 4 % der straßengebundenen Güterverkehre ins Hinterland über die A20 schneller abgewickelt werden könnten als über vorhandene Autobahnen. Die geringe prognostizierte Bedeutung für die Hinterlandanbindung hängt mit dem Ost-West-Verlauf der A20 zusammen. Der prognostizierte Hauptgüterstrom aus den Seehäfen geht nach Süden und Südosten. Die A20 wird diese Güter nicht aufnehmen können, weil sie senkrecht zu diesen Güterströmen ausgerichtet ist. An die relevanten Autobahnen in Richtung Süden sind die Seehäfen bereits direkt angeschlossen (A1, A7, A27, A29). Unabhängig davon ist mit den Autobahnen A28, A1 und ab Lübeck mit dem fertig erstellten Teil der A20 in unmittelbarer Nähe zu der geplanten Autobahn bereits eine durchgängige Achse in Ost-West-Richtung vorhanden. Wegen ihres küstenparallelen Verlaufs muss diese Autobahn sogar als potentiell schädlich für die Hafener-



wirtschaft eingestuft werden, da sie eine direkte Konkurrenz zum wasserseitigen Transport darstellt und so die ureigene Aufgabe der Hafenvirtschaft hinterläuft. Sie könnte dazu führen, dass bereits in den westlich gelegenen belgischen und niederländischen Seehäfen vermehrt Ladung auf den Lkw umgeschlagen wird, die dann über eine A20 landseitig an den deutschen Seehäfen vorbei rollt.«<sup>38</sup>

Auf diese Weise wird mit diesem Großprojekt zusätzlicher Lkw-Transitverkehr förmlich ins Land Niedersachsen geschleust. Herbert Behrens, Mitglied der LINKEN im Verkehrsausschuss des Bundestags unterstrich dies und verwies darüber hinaus auf einen vielfach außer Acht gelassenen Aspekt:

»Diese Querverbindung (...) fördert nur den Straßenverkehr zwischen Danzig und Rotterdam. (...) Ein Großteil der Autobahn würde durch mächtige Moore und Schwemmland führen. Beim Bewegen des Moores würden große Mengen des Treibhausgases Kohlendioxid freigesetzt. Im Zuge einer ökologischen Transportpolitik muss Verkehr abgebaut werden, anstatt neuen Verkehr zu erzeugen.«<sup>39</sup>

### **Y-Trasse**

Seit vielen Jahren propagieren das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn AG als eines der größten Schienenprojekte in Deutschland die sogenannte »Y-Trasse«. Es handelt sich teilweise um einen Ausbau, teilweise um einen Neubau der Verbindungen Hamburg/Bremen – Hannover. Dieses Großprojekt hatte zunächst ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV) von unter 1,0, weswegen es nicht mit Bundesmitteln realisiert werden konnte. Im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2010 wurde jedoch urplötzlich das NKV durch eine sogenannte »Verbesserung des Maßnahmezuschnitts« auf erstaunliche 5,2 angehoben. Damit darf das Projekt inzwischen mit Bundesmitteln vorangetrieben werden. Diese Neubewertung steht in krassem Kontrast zu der Einschätzung des Umweltbundesamtes (Studie aus dem gleichen Jahr 2010).

Roland Sellien und Hans-Christian Friedrichs urteilen zur Y-Trasse in einer Studie: »Lediglich der Hamburger Hafen profitiert von dieser Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecke zwischen Hamburg, Bremen und Hannover, die anderen Häfen und Regionen gehen leer aus.« Für dieses Projekt gelte das Urteil: »Zu spät, zu teuer, zu wenig leistungsfähig.«<sup>40</sup>

Das renommierte Institut IwG bezeichnet die Y-Trasse in einer Studie, die vom Umweltbundesamt in Auftrag gegeben wurde, als ein »Alles-oder-nichts-Projekt«,

das förmlich »Null Entlastung für Bremen, Bremerhaven und den Jade-WeserPort« bringe. Die Autoren dieser Studie verweisen außerdem darauf, dass die Y-Trasse bereits aus finanziellen Gründen »vor 2025 nicht realistisch« sei, womit die erwarteten zusätzlichen Güterströme bereits aus diesem Grund von diesem Schienenprojekt nicht aufgenommen werden könnten.<sup>41</sup>

Im Herbst 2012 zeichnet sich ab, dass auch der Vorstand der Deutschen Bahn AG die Y-Trasse nicht mehr als unverrückbar ansieht. Mitte Oktober 2012 äußerte Bahnchef Rüdiger Grube auf einer Veranstaltung in der Bremer Landesvertretung über die »Zukunft der deutschen Logistik«: »Die Idee der Y-Trasse ist entstanden, als es noch die DDR gab. Heute haben wir andere Möglichkeiten und wir müssen grundsätzlich über die Y-Trasse nachdenken.« Die Bahn werde im ersten Quartal 2013 zu dem Thema »einen neuen Vorschlag vorlegen«, wobei er »die Ertüchtigung bestehender Nebenstrecken« für eine denkbare Lösung halte. Angesichts anderer Erfahrungen mit der Deutschen Bahn AG wird man jedoch auch bei solchen »alternativen Vorschlägen« auf der Hut sein müssen.<sup>42</sup>

Auf der gleichen Veranstaltung verwies allerdings die Sprecherin des niedersächsischen Verkehrsministeriums darauf, dass letztendlich die Entscheidung in Berlin bei Bundesverkehrsminister Ramsauer liege. Und: »Wir sind davon überzeugt, dass jenseits aller Prüfungen die Y-Trasse die Vorgabe einer effektiven Hinterlandanbindung wirtschaftlicher einlöst als alle anderen Optionen.«<sup>43</sup> In dem Bericht über diese Veranstaltung findet sich auch ein ergänzendes Zitat von Ramsauer selbst, wonach für diesen »das Thema Y-Trasse nicht erledigt« sei. Immerhin ist das Projekt Teil des gültigen Bundesverkehrswegeplans; es wird dort sogar in der Topstufe »vordringlicher Bedarf« gelistet.

### **Andere Infrastruktur-Investitionen**

Während die Straßenkapazitäten, wie beschrieben, ausgebaut werden und das einzige große Schienenprojekt, die Y-Trasse, kontraproduktiv für die Zielsetzung »(mehr) Güter auf die Schiene« ist, wird in Norddeutschland – in Niedersachsen, Bremen und Hamburg – die Verkehrsinfrastruktur in den Bereichen, wo nachhaltige Transporte in der aktuellen Situation begünstigt werden könnten, in der Binnenschifffahrt, nicht ausgebaut bzw. es werden Investitionen getätigt, die aus umweltpolitischer Sicht nicht akzeptabel sind. Im Bereich der Nordseehäfen gibt es so gut wie keine Koordination, insgesamt bestehen bereits Überkapazitäten bzw. es droht der Aufbau solcher.

<sup>38</sup> Schreiben des »Koordinationskreises ...« an den Verkehrsausschuss des Bundestags vom 16. Oktober 2012.

<sup>39</sup> Nach: Herbert Behrens, in: Halbock, Berlin – 2012, S. 20.

<sup>40</sup> Vgl. die Studie von Roland Sellien und Hans-Christian Friedrichs, Zukunfts- und leistungsfähige Lösungen zur Bewältigung des Seehafen-Hinterland- und allgemeinen Güterverkehrs mit hohen Synergienutzen und positiver Flächenwirkung anstelle von Y-Trasse, Hosensträger und Küstenautobahn, herausgegeben von der Fraktion DIE LINKE im niedersächsischen Landtag, Hannover 2008.

<sup>41</sup> Michael Holzhey, Schienennetz 2025/2030. Ausbauplan für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland, herausgegeben vom Umweltbundesamt, Roßlau 2010.

<sup>42</sup> Der bereits zitierte Konzernbeauftragte Bischoff hält eine Null-Ausbau-Variante für die wahrscheinlichste Perspektive (Vortrag 18. November 2012 in Hannover).

<sup>43</sup> »Bahn stellt Y-Trasse in Frage«, in: Weser-Kurier vom 19. Oktober 2012.



**Seehäfen:** Die Kapazität aller Seehäfen – in Hamburg, in Bremerhaven und in den niedersächsischen Häfen – wird ausgebaut. Zusammen mit dem jüngst neu eröffneten niedersächsischen Tiefseewasserhafens JadeWeserPort in Wilhelmshaven wird damit vor allem dokumentiert, dass hier Großprojekte unkoordiniert hochgezogen werden. Damit werden jedoch die bestehenden Kapazitäten, die bei allen Nordseehäfen bereits heute deutlich größer als die reale Nachfrage sind, nochmals erheblich ausgeweitet. Sönke Maatsch vom Bremer Institut für Seewirtschaft und Logistik (ISL) verwies jüngst auf die damit verbundenen Gefahren: »Nach einer Untersuchung, die wir im vergangenen Jahr durchgeführt haben, bestanden bereits 2010 erhebliche Überkapazitäten in den Nordrange-Häfen. (...) Aufgrund der bereits im Bau befindlichen Projekte wie Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven und Maasvlakte II in Rotterdam sowie weiterer Ausbauplanungen und Produktivitätssteigerungen werden bis 2015 noch mal mehr als 10 Millionen TEU hinzukommen (...) Dies bedeutet, dass das Problem der Überkapazität noch mindestens bis 2015 unverändert anhält.«<sup>44</sup>

Die Annahme eines kontinuierlichen Wachstums der internationalen Gütertransporte könnte sich, wie dies bereits 2008/2009 erfolgte, als unrealistisch erweisen. Ende 2012 zeichnet sich eine Abkühlung der Konjunktur der Weltwirtschaft ab.

**Binnenschifffahrt:** Die erforderliche behutsame und kleinteilige Optimierung bestehender Binnenwasserstraßen findet nicht statt. Stattdessen betreibt die Landesregierung das Projekt einer Elbe- und Weservertiefung. Dies ist ökologisch nicht vertretbar. Das

<sup>44</sup> Zitiert in Nordsee-Zeitung vom 3. Februar 2012. Danach verfügen die Nordrange-Seehäfen Anfang 2012 »insgesamt über eine Kapazität von 60 Millionen Standardcontainern (TEU). Dem stand 2011 ein Umschlag von nur 40 Millionen TEU gegenüber.« Die erwähnten neuen Kapazitäten sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Vorhaben würde zur weiteren Zerstörung der Ökosysteme einer einst einzigartigen Flusslandschaft führen und die Deichsicherheit drastisch verringern. Im Fall der notwendigen Kooperation im Rahmen eines gemeinsamen nationalen Hafenkonzepthes der Nordrange besteht für den Weser- und den Elbausbau auch kein verkehrspolitischer Bedarf. Ein paralleler Ausbau aller seewärtigen Zufahrten ist nicht notwendig.

Im Übrigen führt in der Binnenschifffahrt der Plan eines radikalen Umbaus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, den die Bundesregierung betreibt, zu einer Zerschlagung sinnvoller dezentraler Strukturen, zu Privatisierungen und Auslagerungen, zum Abbau von Flexibilität im System der Binnenschifffahrt und zu einer Konzentration der Investitionen auf wenige große Wasserstraßen.

**Schiengüterverkehr:** Es fehlt eine gezielte Politik zur Förderung neuer Gleisanschlüsse (wie erwähnt, wurde zwischen 1994 und 2005 mehr als die Hälfte aller Gleisanschlüsse abgebaut) und zur Erweiterung der Schienenkapazitäten (u.a. durch den Bau/Wiederaufbau von Ausweichgleisen und den Neubau/die Reaktivierung von Güterbahnhöfen). Die verkehrspolitisch falsche Konzentration auf die Y-Trasse führte dazu, dass der Ausbau bestehender Schienenstrecken, insbesondere zur Hinterlandanbindung der Seehäfen, nicht angegangen wird.

Grundsätzlich gilt: Im Güterverkehr sowie im Personenverkehr fehlt beim Denken und Handeln der Verkehrspolitik von Landesregierung und Bundesregierung komplett die Dimension der *Verkehrsvermeidung*.

## II. Tourismus

Niedersachsen ist ein Land, in dem Freizeit und Tourismus eine große – und zwar auch eine wirtschaftlich und hinsichtlich der Arbeitsplätze große – Rolle spielen. Auf seiner Website teilt der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit: »Die Tourismusbranche ist ein wichtiger Treiber für Wachstum und Beschäftigung in der Dienstleistungswirtschaft und damit eine zentrale Säule der Politik der Landesregierung.« In diesem Bereich sind laut Ministeriumsangaben 340.000 Personen beschäftigt; der Umsatz der niedersächsischen Tourismus-Branche liegt bei 15 Milliarden Euro.

Niedersachsen bietet als Tourismus-Land höchst vielfältige Möglichkeiten. Eine besondere Anziehungskraft übt zweifellos die 373 km lange Nordseeküste mit den vorgelagerten sieben Inseln Borkum, Nordene, Langoog, Spiekeroog, Juist, Wangerooge und Baltrum aus. Sodann gibt es die Mittelgebirgsregion Harz, deren höchste Erhebungen bei mehr als 900 m über dem Meeresspiegel liegen (mit entsprechenden Angeboten für den Wintertourismus). Es gibt die Lüneburger Heide und mehrere große Seen (Steinhuder Meer, Dümmer und Zwischenahner Meer). Die Fläche der Naturschutzgebiete ist ausgesprochen groß; sie wurde in den letzten drei Jahrzehnten mehr

als verdoppelt.<sup>45</sup> Des Weiteren ist Niedersachsen – neben Brandenburg – das Land mit dem am besten entwickelten Fahrradtourismus. Schließlich gibt es in Niedersachsen nach Mecklenburg-Vorpommern und mit Brandenburg den bedeutendsten Wassertourismus in der Bundesrepublik Deutschland.

Allein die neun Messen in Hannover – darunter die in ihren Bereichen führenden Messen CeBit im März und Hannover Messe im April – bringen es jährlich auf eine Besucherzahl von 2,2 Millionen Menschen. Das gesamte Beherbergungsangebot des Landes umfasst 315.000 Betten; die Zahl der Übernachtungen liegt inzwischen bei 39,5 Millionen (2011). Die meisten Übernachtungen werden im übrigen an der Nordseeküste (7,1 Mio) verbucht, bereits knapp gefolgt von der Region der Lüneburger Heide (mit 6 Mio im Jahr), von den ostfriesischen Inseln (5,3 Mio), der Region »GEO« (Grafschaft Bentheim, Emsland u. Osnabrücker Land; 4,5 Mio), Hannover-Hildesheim (4,2 Mio) und Südniedersachsen (3,2 Mio).<sup>46</sup>

Zu fragen ist, inwieweit die beschriebene Verkehrspolitik der niedersächsischen Landesregierung die Chancen nutzt, um diesen bedeutenden Wirtschaftszweig Tourismus und die Freizeitangebote in nachhaltiger Weise zu erhalten und auszubauen. Die Straßenbauorgie, das Projekt der Y-Trasse und die angestrebten weiteren Flussbegradigungen und Elbe- und Weservertiefungen wirken in die entgegengesetzte Richtung: Das Land wird noch mehr zerschnitten, noch mehr Boden wird versiegelt, noch mehr Transitverkehre werden auf die Straßen des Landes geholt.

Ein spezifisches, von der Öffentlichkeit bisher wenig kritisch beleuchtetes Thema ist die seitens der Bundesregierung geplante Privatisierung der niedersächsischen »Restwasserstraßen«. Die Investitionen in den Bestand und Unterhalt des Wasserstraßennetzes soll zukünftig, wie bereits skizziert, nur noch auf die Abschnitte mit dem höchsten Güterverkehrsaufkommen konzentriert werden. Doch die niedersächsischen Wasserstraßen dienen nicht nur dem Gütertransport, sondern auch der Personenschiffahrt und dem Wassertourismus. Sie sind als touristischer Anziehungspunkt wichtig für die Naherholung. Das Land Niedersachsen verfügt gemeinsam mit Bayern, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern über die meisten Kanugewässer Deutschlands. Es gibt eine vielfältige Landschaft kleiner, ehrenamtlich betriebener Marina- und Sportsboothafen-Standorte. Nach Angaben des Landessportbundes waren 2011 in den verschiedenen niedersächsischen Vereinen allein 53.447 Menschen, die Wassersport betreiben, organisiert. Die Zahl derjenigen, die nicht organisiert Wassersport betreiben, Urlaub auf eigenen oder geliehenen Booten machen,

dürfte bei mehreren Hunderttausend Menschen pro Jahr liegen.

Ohne Investitionen zum Erhalt und Unterhalt dieser »Restwasserstraßen« droht diesen die »Aufgabe der Verkehrsfunktion« und die »dauerhafte Stilllegung« – oder eine Verwaltung »durch alternative Betriebsformen« mit »Übertragung an Dritte«. Wird der Unterhalt eingestellt, werden die Gewässer in naher Zukunft nicht mehr befahrbar sein. Denn ohne den Unterhalt der Schleusen auf diesen Strecken ist dies nicht möglich. Perspektivisch würden damit große, seit vielen Jahrzehnten getätigte Investitionen entwertet; ganze Regionen würden ihre touristische Attraktivität verlieren. Viele Orte und Vereine fürchten um ihre Existenzgrundlage.

Das betrifft in Niedersachsen derzeit z. B. die Aller, die Leine, die Ilmenau, die Hunte, die Wümme, die südliche Ems oder die Weser südlich des Mittellandkanals mit ihren Quellflüssen Wera und Fulda.

Diese Entwicklung droht in Niedersachsen ausgerechnet in einer Zeit, in der in anderen europäischen Ländern – so in Frankreich und Großbritannien – und in den Bundesländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern die bestehenden Wasserwege ausgebaut und zuvor aufgelassene Wasserstraßen und -reviere reaktiviert werden – mit großem Zuspruch bei Menschen, die diese Art sanften Tourismus und nachhaltiger Erholung wertschätzen.

<sup>45</sup> 1985 gab es 434 ausgewiesene Naturschutzgebiete mit einer addierten Gesamtfläche von 84.966 Hektar; 2011 waren es bereits 772 solche ausgewiesene Naturschutzgebiete mit 198.755 Hektar Fläche. Nach: Statistisches Taschenbuch 2011, S. 20.

<sup>46</sup> Angaben nach: Stat. Taschenbuch, a. a. O., S. 137. Die Angaben zu Übernachtungen in der Region »Hannover-Hildesheim« beinhalten auch die Übernachtungen der bereits erwähnten Messebesucher.

### III. Die Bedeutung einer nachhaltigen Verkehrspolitik für Umwelt, Klima und Menschen

»Das Auto ist out. Die deutsche Jugend ist eine Generation ohne Golf.« Dies sagte am 4. November 2012 Ulrich Syberg, der Bundesvorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC). Das mag überzogen und provokativ klingen – doch eine grundlegende Tendenz in der von Syberg genannten Richtung ist durchaus empirisch belegbar.

Vor vier Jahrzehnten, Anfang der 1970er Jahre, als das Thema Umweltpolitik erstmals in das Zentrum des öffentlichen Interesses rückte, war eine Kritik des vorherrschenden Modells des Personenverkehrs und Gütertransports – bei dem gewissermaßen die Vorfahrt für die Straße eingebaut war – Angelegenheit einer Minderheit in der Bevölkerung.

Das hat sich gründlich verändert. Und es ist für die Menschen, die Umwelt und das Klima gut, wenn heute die Kritik am exzessivem Straßenbau und an massiv wachsendem Flugverkehr einen wachsenden Zuspruch findet und wenn über alle Parteigrenzen hinweg in Brüssel, in Berlin und in Hannover die Forderung nach einer Förderung von Fahrrad- und öffentlichem Verkehr und der Schiene, nach sanftem Tourismus und Verkehrsvermeidung vorgetragen wird.

Es gibt inzwischen auch ermutigende objektive Tendenzen, die eine offensive Politik im Sinne einer »Verkehrswende« – hin zu einem nachhaltigen Verkehr – begünstigen. So wird in wichtigen OECD-Staaten, dabei auch in Deutschland, bei jungen Menschen ein Rückgang des MIV beim individuellen Modal split und eine deutlich geringere Bedeutung des Pkw-Besitzes bei jüngeren Erwachsenen registriert. 2002 hatte der Pkw-Verkehr bei den 18- bis 24-jährigen noch einen Anteil von 65 %; 2008 lag dieser nur noch bei 57 %. Bei den 25- bis 44-jährigen ging der MIV-Anteil von 71 auf 65 % zurück. Vergleichbare Trends gibt es hinsichtlich des Kaufs von Pkw.<sup>47</sup>

Seit fünf Jahren gibt es in Westeuropa einen anhaltenden Rückgang beim Verkauf von Pkw. Das hat nur teilweise etwas mit der Wirtschaftskrise zu tun. Auch in den Aufschwungsjahren 2010/11 konnte sich der westeuropäische Automarkt nicht mehr erholen – 2012 liegt die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in der EU mit 8,6 Millionen weiter um 15 Prozent unter dem Niveau von 2007. Für 2013 wird sogar ein neuer Rückgang erwartet. Das Blatt »Financial Times Deutschland« titelte am 7. November 2012 auf Seite 1: »Autokrise wird zum Flächenbrand«. Die Lobbyisten der Autoindustrie nehmen dabei betroffen zur Kenntnis, dass sich nach Angaben des deutschen Kraftfahrt-Bundesamtes im vergangenen Jahrzehnt der Anteil der Neuwagenkäufer im Alter von unter 30 Jahren von 17 auf 7 Prozent mehr als halbiert hat. Es handelt sich um einen Trend, den es in vielen westlichen kapitalistischen Län-

dern und nicht zuletzt im »Autoland Nummer 1« gibt. Obwohl in den USA der Führerschein bereits mit 16 Jahren erworben werden kann, verfügen inzwischen deutlich weniger als die Hälfte der 16- bis 19-jährigen über einen Führerschein. Laut »New York Times« lag dieser Anteil zehn Jahre zuvor bei zwei Dritteln.<sup>48</sup>

Dieser Trend könnte sich verstärken und verallgemeinern. Jüngst ergab eine Umfrage in sechs EU-Ländern, darunter in Deutschland, dass die Hälfte aller Pkw-Fahrer bei ihrer Mobilität nicht auf das Auto festgelegt, sondern »wechselfreudig« – vor allem hin zum öffentlichen Verkehr – ist.<sup>49</sup>

In urbanen Regionen mit gut ausgebauten ÖPNV-Angeboten gibt es weiterhin einen erstaunlich hohen Anteil von Haushalten ohne Auto. In der niedersächsischen Landeshauptstadt liegt dieser immerhin bei 38 Prozent (in Hamburg bei 40 und in Berlin bei 52 %). Dieser hohe Anteil von Haushalten ohne Auto in deutschen Großstädten hat sich in den letzten fünfzehn Jahren nicht gesenkt. Im Gegenteil: In der Region Hannover waren am 1.1.2010 512.078 Pkw zugelassen; am 1. Januar 2005 waren es mit 562.805 knapp 10 Prozent mehr.<sup>50</sup>

Im gesamten Bundesland Niedersachsen gab es 2007 den Höchststand von 4,577 Millionen zugelassenen Pkw. Diese Zahl sank bis 2008 als Ergebnis der Krise um eine erstaunlich hohe Zahl, um eine halbe Million auf 4,045 Millionen. Sie hat sich seither und bis einschließlich 2011 nur geringfügig erhöht, auf 4,175 Millionen Pkw – das sind neun Prozent weniger als auf dem genannten Höchstniveau.

In Niedersachsen gibt es seit Februar 2012 den Bericht der Regierungskommission Klimaschutz – die »Empfehlung für eine niedersächsische Klimastrategie«. Unter dem Vorsitz von Prof. Uwe Schneidewind, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, wurde ein 170 Seiten umfassender erster Bericht vorgelegt, in dem es heißt: »Die Bedeutung des Klimawandels für Niedersachsen ist beträchtlich. Niedersachsen ist Industriestandort und weist zugleich große Agrargebiete und die größten Moorflächen in Deutschland auf. Vor allem ist Niedersachsen das Energieland in Deutschland schlechthin.

Niedersachsen ist führend in der Wind- und Bioenergie; zugleich wird hier das meiste Erdgas und Erdöl in Deutschland gefördert. Niedersachsen ist zudem Mobilitäts- und Transitland (...) Im Ergebnis empfiehlt

<sup>47</sup> Siehe auch Kapitel V.

<sup>48</sup> Winkler, W., »Pioniergeist am Lenkrad«, in: Süddeutsche Zeitung vom 3. April 2012.

<sup>49</sup> Pressemitteilung von Allianz pro Schiene vom 6. November 2012.  
<sup>50</sup> Die Zahlen scheinen in Widerspruch zu der Aussage zu stehen, wonach in der Landeshauptstadt 38 % kein Auto haben würden. Es gilt dabei zu berücksichtigen, dass in vielen Haushalten zwei und in einigen noch mehr zugelassene Pkw registriert sind.

Abfahrt Departure / Départ		Ziel Destination	Gleis Platform/Voie
08:35	S5	H Nordstadt - Langenhagen-Mitte	Hannover ↗
08:36	IC 2445	Braunschweig Hbf - Magdeburg Hbf	Leipzig Hbf
08:36	ICE 888	es verkehrt Ersatztag 2802	Hamburg-Altona
08:36	IC 2802	Uelzen - Lüneburg - Hamburg Hbf	Hamburg-Altona
08:40	S4	Langenhagen-Mitte - Kaltenweide	Bennemühlen
08:40	ME 82818	Langenhagen-Mitte - Celle - Eschede	Uelzen
08:40	IC 240	Minden - Osnabrück Hbf - Bad Bentheim	Schiphol ↗
08:41	S6	H K.-Wischerh-Allée - Aligse - Burgdorf	Celle
08:41	ICE 973	Göttingen - KS-Wilhelmsh.	Stuttgart
08:45	IC 2434	Bremen Hbf - Oldenburg Hbf - Leer	Emden
08:46	RE 14007	Lehrte - Dollbergen - Gifhorn	Wolfsburg

verursachen«; (3) »Verlagerung auf Verkehrsmittel mit höherer Energieeffizienz« und (4) »Vermeidung von Verkehren«.

Nachdem in der weiteren Ausformulierung dieser vier Wege hin zu einem eher nachhaltigen Verkehrssektor auch die *Verkürzung* der Wege genannt wird, ließe sich sagen: In diesem »landesregierungs-nahen« Dokument wird eine Strategie für eine Verkehrswende weitgehend zutreffend zusammengefasst. Und wenn in diesem Text

die Kommission der Landesregierung eine Klimaschutzstrategie, die sich auf sechs Handlungsfelder erstreckt«, darunter »den Verkehr«.<sup>51</sup>

Dort heißt es weiter mit Blick auf die Belastungen für Umwelt, Menschen und das Klima, für die der Straßen- und Luftverkehr verantwortlich ist:

»Der Endenergieverbrauch des Sektors Verkehr in Niedersachsen betrug 2008 241 PJ und war somit für gut 25 % des gesamten Energieverbrauchs in Niedersachsen verantwortlich. (...) In den vergangenen Jahrzehnten ist der Endenergieverbrauch des Verkehrs kontinuierlich gestiegen. Erst ab 1998 sank er langsam und lag 2008 um 3 % niedriger als 1990. Noch stärker als im gesamten Deutschland dominiert in Niedersachsen der Straßenverkehr den Endenergieverbrauch des Verkehrs: 93,1 % im Jahr 2008. Danach folgen der Flugverkehr mit 4,0 %, der Schienenverkehr mit 2,7 % und die Binnen- und Küstenschifffahrt mit 0,2 %.«

Danach sind die nicht nachhaltigen Verkehrsarten Auto und Fliegen für mehr als 97 % des gesamten Endenergieverbrauchs verantwortlich. Bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen nennt der Bericht knapp 95 % (94,7 %), die im Verkehr des Bundeslandes allein auf den Straßenverkehr und den Luftverkehr entfallen.

Folgerichtig fordert der Bericht, der unter der Schirmherrschaft der niedersächsischen Landesregierung erstellt und von dieser ausdrücklich begrüßt wurde, eine umfassende »Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr«. Für diese Zielsetzung werden die vier »Wege« genannt: (1) »Erhöhung der technischen Energieeffizienz der Verkehrsmittel«, (2) »die Nutzung von Kraftstoffen bzw. Energieträgern, die gegenüber den fossilen Energieträgern geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen

für einen Alternativen Verkehrsplan Niedersachsen in der Folge die Reihenfolge dieser Wege umgekehrt dargestellt wird, womit auch die reale Bedeutung der einzelnen »Wege« in der zutreffenden Gewichtung aufgeführt sind, so ist dies keine entscheidende Kritik an diesem Dokument – zumal auch hier in den folgenden Textteilen durchaus angedeutet wird, dass eine solche andere Reihung Sinn machen könnte.

Das Problematische bei aktuellen Bekenntnissen zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz und bei all diesen ernsthaften Anzeichen für eine umweltbewusstere Einstellung bei Millionen Menschen ist jedoch: All dies findet in der realen Verkehrspolitik keine Entsprechung. Im Gegenteil – wie für die einzelnen Verkehrsträger und die allgemeine Verkehrspolitik beschrieben, gibt es eine weitgehend ungebrochene reale Verkehrspolitik zugunsten der nicht nachhaltigen Verkehrs- und Transportarten und mit einer Benachteiligung der umweltfreundlicheren Verkehrsarten.

Trotz dieser wesentlichen Einschränkung ist es offensichtlich von erheblicher Bedeutung, wenn eine Politik für eine Verkehrswende – und wenn das Projekt Alternativer Verkehrsplan »Niedersachsen – sattelfest und bahnverwachsen« – sich auf öffentlich verkündete Klima- und Verkehrspolitik-Ziele berufen und auf die Kluft zwischen Wort und Tat, zwischen den verbalen Bekenntnissen und einer verfehlten Realpolitik berufen kann. Denn diese Kluft dokumentiert selbstverständlich einen Widerspruch, der so auch von einem großen Teil der Bevölkerung wahrgenommen wird. Darauf wird im Schlusskapitel V noch eingegangen.

<sup>51</sup> Empfehlung für eine niedersächsische Klimaschutzstrategie, herausgegeben vom niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz – Regierungskommission Klimaschutz, Hannover, Februar 2012, S.9.

## IV. Alternative – Plädoyer für eine »drei-V-Verkehrspolitik«

In aller Regel setzt eine Verkehrsorganisation, die sich mit dem Etikett »nachhaltig« schmückt, nur beim *bestehenden* Verkehr an und versucht, diesen zu »reformieren«, in seiner Umweltschädlichkeit zu mildern usw.. Gefordert werden dann andere Antriebe, weniger CO<sub>2</sub>-intensive Transportformen, Verlagerungen auf andere Verkehrsträger. Man kann bereits von Glück sagen, wenn dabei das bisher unterstellte Verkehrswachstum nicht als Gott- oder Kapitalgegeben hingewonnen sondern in Frage gestellt wird. Bereits der nichtmotorisierte Verkehr wird fast immer souverän ignoriert oder als Ergänzung zur Strampelei in Fitness-Studios oder als Anhängsel der Tourismus-Branche missverstanden.

Eine alternative Verkehrspolitik, die der Anforderung der Nachhaltigkeit gerecht wird, basiert auf den »3-V-Grundpfeilern«. Verkehr muss als erstes VERMIEDEN werden. Die Verkehrswege müssen VERKÜRZT werden. Schließlich muss verbleibender Verkehr VERLAGERT werden – und zwar keineswegs nur auf motorisierte Verkehrsarten, vielmehr beginnt es mit der »Verlagerung« auf Füße, auf Pedale (Fahrräder) und dann auf öffentliche Verkehrsmittel und insbesondere auf die Schiene.

Ähnlich wie eine ernst gemeinte und ernst zu nehmende Energiewende bei der Vermeidung von Energieverbrauch beginnt, ist das A und O einer überzeugenden Verkehrspolitik die VERMEIDUNG von motorisiertem Verkehr und von motorisierten Transportleistungen. Dieses erste »V« in dieser »Drei-V-Politik« wird weiter unten zwar in einem getrennten Abschnitt behandelt, es handelt sich hier jedoch – ebenso wie beim Verkürzen und Verlagern von Verkehrswegen – immer auch um eine *Querschnittsaufgabe*, die bei jeder der motorisierten Verkehrsarten mit zu bedenken ist – durchaus auch beim ÖPNV und Bahnverkehr.

Mit der Anforderung Verkehrs-Vermeidung eng verbunden ist das zweite »V«, die Forderung nach der VERKÜRZUNG von Verkehrswegen. Diese ist meist eine Art »Kollateral-Erfolg« einer Politik zur Verkehrsvermeidung. Beispielsweise führt die Schaffung eines autofreien oder weitgehend autofreien Quartiers dazu, dass ein Teil von Freizeitverkehr entfällt – weil das Wohnviertel selbst großen Erholungswert bietet – z.B. auf »Balkonien«. Gleichzeitig finden nun Freizeitwege, die zuvor als »Fahrten ins Grüne« stattfanden, eher im Wohnviertel selbst – zu einem Straßencafe, dem neuen Programm-Kino um die Ecke usw. – statt.

Das dritte »V«, die VERLAGERUNG von Wegen, die bisher mit »nicht nachhaltigen Transportarten« zurückgelegt wurden, auf weniger umweltschädigende Verkehrsträger, wird wiederum oft erst möglich als Resultat verkürzter Verkehrswege.

Bei Verwirklichung einer solchen Alternativen Verkehrsorganisation kann dem oft demagogisch vorgebrachte Zwischenruf »Aber ihr wollt doch nicht Flüge durch das Fahrrad oder die Bimmelbahn ersetzen« durchaus gelegentlich mit einem »Warum eigentlich nicht?« begegnet werden. Wenn die Möglichkeiten eines Freizeit- und Tourismus-Landes Niedersachsen genutzt und gezielt gefördert werden, dann ist es sehr wohl vorstellbar, dass Millionen Billigflieger-Freizeitreisen zukünftig in Niedersachsen per Bahn und mit dem Fahrrad stattfinden. Wobei dies dann keineswegs Resultat einer gelegentlich unterstellten »Ökodiktatur«, sondern das Ergebnis freier Entscheidungen freier Bürgerinnen und Bürger ist, die sich am Erholungsfaktor und Geldbeutel orientieren.

### 1. Strukturpolitik der Verkehrsvermeidung und Infrastrukturpolitik

In den letzten vier Jahrzehnten, seit Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahren, als die Medien die damals bestehende Gesellschaft als »Konsumgesellschaft« bezeichneten und als es in Westdeutschland so gut wie keine Arbeitslosigkeit, kein Hartz-IV-Millionenheer (mit deutlich eingeschränkter Mobilität) und weitgehend ähnlich lange Urlaubszeiten und Arbeitszeiten wie heute gab, hat sich die Kilometer-Zahl, die ein Mensch mit deutschem Pass im Jahr motorisiert zurücklegt, von 8000 auf 12- bis 14.000 km erhöht. Wenn die Flugstrecken berücksichtigt werden, die außerhalb Deutschlands zurückgelegt werden, dann dürfte sich die derart motorisiert zurückgelegte Kilometerzahl sogar mehr als verdoppelt haben.<sup>52</sup>

Zu behaupten, die Menschen seien heute mobiler als 1970, dürfte dann ziemlich gewagt sein, wenn korrekterweise ein nicht quantitativer, sondern ein qualitativer Mobilitätsbegriff verwandt wird. Richtig ist lediglich, dass die Menschen heute mehr Kilometer

<sup>52</sup> In der Verkehrsstatistik werden als Flugverkehr nur die Flugverkehrsleistungen über deutschem Gebiet berücksichtigt (»Territorialprinzip«). Dadurch entsteht beispielsweise das verzerrte Bild, dass Auslandsflüge jeweils eine kürzere durchschnittliche Distanz haben als Inlandsflüge. Bereits in der EU-Statistik, die beim Flugverkehr zwar das gleiche Prinzip verfolgt, wo jedoch der territoriale Referenzraum derart größer ist, dass ein großer Teil der Flugverkehrsleistungen komplett erfasst werden, gibt es daher einen erheblich veränderten Modal split. Der Anteil des Flugverkehrs am gesamten motorisierten Personenverkehr ist dort längst größer als der Anteil der Schiene. Für 2008 wird z.B. für die EU-27 angegeben: 74,8 % MIV (Pkw und motorisierte Zweiräder) – 8,6 % Luftverkehr – 8,4 % Busse (»bus and coach«) – 6,3 % Eisenbahn – 1,4 % ÖPNV (»tram & metro«). Ein Teil von »bus & coach« dürfte nach deutscher Statistik-Methode dem ÖPNV zuzurechnen sein. Für dasselbe Jahr nennt die deutsche Statistik als Modal split 79,9 % MIV – 7,4 % Eisenbahn – 7,2 % öffentlicher Personenstraßenverkehr (weitgehend ÖPNV mit S-Bahnen) – 5,5 % Luftverkehr. Wenn bereits im EU-27-Durchschnitt der Luftverkehr über Europa beim individuellen Modal split einen Anteil von 8,6 % einnimmt, dann liegt dieser für einen Mensch, der in Deutschland lebt, zweifellos bei mehr als 10 % oder rund doppelt so hoch wie offiziell angegeben. (Quelle bei den EU-27-Daten: EU energy and transport in figures – Statistical Pocketbook 2010, S. 118. Quelle bei den Daten zu Deutschland: Verkehr in Zahlen 2010/2011, S. 221.)

motorisiert zurücklegen und dass sie wahrscheinlich auch mehr Zeit unproduktiv in Fahrzeugen (u.a. in Staus, Wartesälen, Check-in- und Check-out-Phasen usw.) verbringen. Die Behauptung, dass die Leute zufriedener, erholter oder gar glücklicher als vor vier Jahrzehnten wären und dass dies in dem Plus an zurückgelegten Kilometern begründet liege, muss als verwegen bezeichnet werden.

Die Zahl der Mobilitätswege – der Berufswege, der Ausbildungswege, der Freizeitwege, der Einkaufswege, der Verwaltungswege, der Begleitwege und der Urlaubsfahrten – blieb jedoch im Großen und Ganzen dieselbe. Des Rätsels Lösung: Um jeweils einen dieser Wege zu erledigen, sind heute oft zwei und drei Mal so viele Kilometer wie vor drei und vier Jahrzehnten erforderlich.

Die Zahl der Urlaubstage blieb weitgehend die gleiche. Die Summe der in der Freizeit verbrachten Stunden blieb ebenfalls weitgehend konstant; sie könnte sich sogar verkürzt haben wegen der zersplitterten Arbeitswelten und der wachsenden Armut. Wenn sich gesamtgesellschaftlich gesehen die Zahl der Wege zur Arbeit deutlich erhöht hat, dann ist das der Zerstörung von mehreren Millionen Vollzeitjobs und der Schaffung von mehr als 10 Millionen Teilzeit- und prekären Jobs geschuldet: Viele Arbeitnehmer und Scheinselbstständige müssen heute pro Tag zwei oder gar drei Arbeitswege zurückzulegen.

Es mag verwundern, wenn in einem alternativen Verkehrsplan Niedersachsens die Forderung nach Abschaffung prekärer Arbeitsverhältnisse auftaucht. Zutreffend ist, dass auf Landesebene diesem Trend nur begrenzt entgegengewirkt werden kann. Ansatzpunkte dafür gibt es jedoch. Allerdings sei dieses Thema hier bewusst ins Gedächtnis gerufen; es ist dann von Bedeutung, wenn Mobilität *im doppeltem Sinn des Wortes als eine soziale Frage* verstanden wird: Mobilität muss erstens bezahlbar (oder bei den Alltagsverkehren auch gratis) sein. Zweitens gilt: Die durch Armut etc. erzwungene Immobilität und die Scheinmobilität (z. B. in Form von Gängen zur Arbeitsagentur; Gängen zu sinnlosen Bewerbungsgesprächen) müssen thematisiert und bekämpft werden.

Wo eine Strategie zur Verkehrsvermeidung auf Landesebene dann bereits mehr Einflussmöglichkeiten bietet, ist das Gebiet der Strukturpolitik. Dazu heißt es in den »Empfehlungen für eine niedersächsische Klimaschutzstrategie«:

»Eine wichtige Voraussetzung zur Reduzierung von Verkehrsleistung ist die Schaffung verkehrsarmer Siedlungsstrukturen (...) Ein zentrales Instrument hierfür ist eine regionale und städtische Verkehrs- und Siedlungsplanung, die (...) weniger Verkehr erfordert.«<sup>53</sup>

Die Verfasser, die Regierungskommission Klimaschutz, sehen dabei in der »Steuerung der Siedlungs- und Flächenentwicklung auf regionaler Ebene (...) eine der bedeutenden Stellschrauben zur Schaffung verkehrsarmer Siedlungsstrukturen und damit zur Reduzierung der Verkehrsleistung und der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen«. Sie betonen, dass »zwischen den Siedlungsstrukturen und der Verkehrsentwicklung (...) ein enger Zusammenhang (besteht).«<sup>54</sup> Insbesondere wird argumentiert, dass Verkehrsvermeidung eine »unmittelbare Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Folge« hat, dass es sich hier also um die Verkehrspolitik mit der größten Auswirkung auf die notwendige Reduktion der Treibhausgase handelt.<sup>55</sup>

In jüngerer Zeit entstanden in mehreren Bundesländern Initiativen für Dorfläden oder Nachbarschaftsläden. Bundesweit soll es inzwischen rund 500 solcher Läden geben – als Alternative zur Konzentration im Einzelhandel und zum Verlust traditioneller kleiner Läden (»Tante Emma-Läden«). Ausgangspunkt bildet dabei eine interessante Zahl: Jährlich legen die Menschen in Deutschland 444 Millionen Kilometer für Einkaufsfahrten zurück – ein Wert, der an sich wenig sagen könnte. Doch, so das Berliner Institut für ökologische Wirtschaftsforschung, dieser Wert habe sich in den letzten zwei Jahrzehnten gut verdoppelt. Besonders massiv seien die Einkaufswege im Osten der Bundesrepublik gewachsen; hier liege »der Versorgungsgrad mit kleineren Lebensmittelfachgeschäften bei nur einem Drittel des bundesweit üblichen.«<sup>56</sup> Natürlich kaufen die Deutschen nicht mehr ein, wenn sich die Einkaufswege verdoppeln. Doch jeder einzelne Weg vom Wohnort zur Einkaufsstätte hat sich in dem genannten Zeitraum durch das Ladensterben und die Konzentration im Einzelhandel grob verdoppelt. Vor diesem Hintergrund sind die Initiativen für Dorfläden nicht nur aus sozialen Gründen wichtig, sie fügen sich auch logisch ein in eine Konzeption der Verkehrsvermeidung und der Realisierung von Klimaschutzzielen.

Auch in Niedersachsen gibt es seit einigen Jahren ein »Netzwerk Dorfläden«; u.a. in den Orten Bendingbostel, Oterswen und Wulmstorf. Im Landkreis Verden wurden Nachbarschaftsläden, bei denen »nicht Gewinnmaximierung, sondern Auskömmlichkeit, nicht Verdrängung, sondern Integration, nicht Gegeneinander, sondern Miteinander« im Zentrum stehen, eingerichtet.<sup>57</sup>

Grundsätzlich gilt trotz solcher positiver Beispiele jedoch: Obwohl der Bereich »Verkehrsvermeidung« von zentraler Bedeutung ist und – anders als die zwei anderen »V-Grundpfeiler«, die »nur« zur Verminderung von Treibhausgasen führen – die genannte »unmittel-

<sup>54</sup> A. a. O., S. 135.

<sup>55</sup> A. a. O., S. 114.

<sup>56</sup> Georg Etscheid, »Selbst ist der Kunde«, in: Die Zeit vom 20. Juli 2010.

<sup>57</sup> Siehe [www.dorfladen.netzwerk.de](http://www.dorfladen.netzwerk.de)

<sup>53</sup> Empfehlung für ..., a.a.O., S. 114.

bare« Wirkung der CO<sub>2</sub>-Reduktion hat, gibt es bisher auf diesem Gebiet eher wenig praktische Beispiele und Erfahrungen. Das dürfte auch mit der Art und Weise zu tun haben, wie Verkehrspolitik inszeniert wird: Bänder zur Eröffnung einer neuen »Autobahn durchzuschneiden, gilt als medienwirksam. Eine Flasche Champagner zur Taufe eines neuen Schiffs an dessen Bordwand zerschellen zu lassen, ist ebenfalls publikumswirksam. Bisher kaum vorstellbar ist, dass ein Bundesverkehrsminister sich irgendwo feiern lässt, weil eine Straße renaturiert, weil eine Autobahnabfahrt aufgegeben oder weil eine Gebietsreform mit der Zusammenlegung mehrerer Gemeinden rückgängig gemacht und dezentrale Verwaltungsstrukturen mit der Begründung wieder eingeführt wurden, dass die Bürgerinnen und Bürger damit wieder kurze Wege »zum Amt«, möglicherweise sogar die Kinder aufgrund der Wiedereröffnung einer Schule kürzere Ausbildungswege haben würden.

## 2. Kürzere Wege

Eine Strukturpolitik zur Verkehrsvermeidung mündet in Verkehren, die sich tatsächlich – zumindest als motorisierte – erübrigen. Gleichzeitig hat dies – beispielsweise die Schaffung »verkehrsarmer Siedlungsstrukturen« – kürzere Wege zur Folge. Letzteres betrifft vor allem die Wege im Alltagsverkehr: Arbeitswege, Ausbildungswege, Einkaufswege und Freizeitwege.

Dies wiederum ist eine wesentliche Grundlage dafür, dass die nichtmotorisierten Verkehrsarten Gehen und Radfahren an Bedeutung gewinnen. Was auch bereits die erste – fast immer vergessene – Form der *Verkehrsverlagerung* darstellt: die Verlagerung motorisierter Verkehre auf Füße und Pedale.

Wenn es wieder passable Einkaufsmöglichkeiten »um die Ecke« gibt, dann werden diese Einkaufswege (die gut zehn Prozent der jährlichen Verkehrsleistung ausmachen), wieder zu Fuß und per Fahrrad zurückgelegt. Denkbar ist auch, dass sich wieder neue Einkaufsstrukturen in Form von direkten Lieferungen der Hersteller an die Konsumenten entwickeln bzw. solche verbliebene »mobile Verkaufsorte« verstärkt angeboten werden.

Wenn es im eigenen Kiez wieder gute Freizeitangebote (Cafés, Parks, Kinos, andere Kultureinrichtungen) und Erholungsgebiete gibt, dann werden Freizeitwege ebenfalls verstärkt zu Fuß oder per Fahrrad angesteuert. Wobei das Segment Freizeitverkehr das Wichtigste bei allen Verkehrsarten ist; mehr als 50 Prozent der jährlich zurückgelegten Kilometer entfällt auf Freizeitverkehre (noch ohne Urlaub!).

Ein solches Phänomen ist bei Städtevergleichen belegbar: Der große Park Englischer Garten im Herzen von München erspart pro Jahr Millionen motorisierte »Fahrten ins Grüne«, was es in einer Stadt vergleichbarer Größe, etwa in Köln, nicht gibt; hier fehlt eine solcherart große »grüne Lunge« mit vielen bunten Freizeitmöglichkeiten.

## 3. Die Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten

Von besonderer Bedeutung ist die Herstellung eines fußgänger- und fahrradfreundlichen Klimas: verkehrsberuhigte und Tempo-30-Zonen, autofreie Straßen, Projekte für autofreies Wohnen, ein flächendeckendes Radwegenetz, das im Stadtgebiet möglichst nicht als von den Straßen getrennte Radwege, sondern in Form deutlich gekennzeichnete Fahrradstreifen *im* bestehenden Straßennetz ausgeführt sein sollte: das reduziert die Kosten auf rund ein Zehntel – und es erhöht die Sicherheit. Radfahrende werden, insbesondere von Lkw- und Pkw-Fahrern, nicht mehr als Sonderfaktor oder als Außerirdische gesehen – mit den sattsam bekannten schrecklichen, oft tödlichen Folgen (nach rechts abbiegender Lkw erkennt Radler nicht wg. »totem Winkel«). Sie sind *integraler* Bestandteil des Hauptverkehrs, möglicherweise sogar – so der Fall in vielen niederländischen Städten – *bestimmender* Teil des Verkehrs. Gleichzeitig wird auf diese Weise das unproduktive – und oft gefährliche – Nebeneinander von Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr beendet.

Der Radanteil am gesamten Verkehrsaufkommen liegt in Niedersachsen bereits bei 13 Prozent. Damit sollte die Zielvorgabe des Nationalen Radverkehrsplans 2020 von 16 Prozent in Städten und 13 Prozent im ländlichen Raum in Niedersachsen leicht zu toppen sein. In einer alternativen Verkehrsplanung sollte ein deutlich ehrgeizigerer Radverkehrs-Anteil – etwa 25 Prozent landesweit und 30 Prozent in Städten – angestrebt werden. Das wären Messlatten, die in den Niederlanden bereits gerissen werden – und die auch im niedersächsischen Landkreis Bentheim bereits Realität sind.<sup>58</sup>

Eine solche Orientierung setzt voraus, dass den Forderungen des ADFC entsprochen, die Sanierung von 600 km Radwegen zügig erfolgt und ein landesweites Fahrradwegeausbauprogramm zur Förderung des Radverkehrs in den Kommunen entwickelt und beschlossen wird. Dabei sollten nicht nur Straßen, sondern selbstverständlich auch straßenparallele Radwege von Herbstlaub und Schnee geräumt werden.

Um die Potentiale des Radelns für eine ökologische Verkehrswende auszuschöpfen, darf der Radverkehr nicht isoliert betrachtet werden, sondern als Teil des gesamten Verkehrssystems – insbesondere dabei die Kombination von Rad mit Bahnen und Bussen. Durch die Kombination von nichtmotorisiertem Individualverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln können auch weite Strecken umweltverträglich zurückgelegt werden.

<sup>58</sup> Der Landkreis Bentheim verfügt über ein 1200 km langes, fast geschlossenes Radverkehrsnetz. Er gilt als Vorreiter bei der Erschließung von Gewerbegebieten für den Fahrradverkehr. Ein mit öffentlichen Mitteln gefördertes »Kompetenzzentrum Radverkehr« erarbeitete im Zeitraum 2009 bis 2011 für jede Kommune der Grund- und Mittelzentren Handlungskonzepte zur Optimierung von Fahrradabstellanlagen.



Auf Landesebene existieren eine Reihe von Einflussmöglichkeiten, um die Intermodalität der beiden Verkehrsträger zu verbessern. Als erstes ist dafür Sorge zu tragen, dass die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV und SPNV der stark angestiegenen Nachfrage entspricht; eine kostenlose oder zumindest kostengünstige Fahrradmitnahme muss in den Verkehrsverträgen mit den ÖPNV-Anbietern rechtlich fixiert werden.<sup>59</sup> Begleitend muss der Fahrzeugbestand des ÖPNV schrittweise den Bedürfnissen des Radverkehrs angepasst werden.

Schließlich müssen die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern qualitativ verbessert werden. Ein Instrument sollte dabei die Kopplung der Finanzierung von Bahnhofsumbauten an die Schaffung von Bike-and-Ride-Anlagen und Auflagen für dezidierte Bike-and-Ride-Programme sein.<sup>60</sup>

Eine neue verkehrspolitische Herausforderung ist der steigende Anteil von Elektrofahrrädern: Jedes zehnte in Deutschland neu verkaufte Fahrrad hat inzwischen einen unterstützenden Elektromotor; in den Niederlanden liegt dieser Anteil bereits bei 26 Prozent. Fahrradabstellanlagen müssen zukünftig auch den Bedarf des elektromobilen Radverkehrs abdecken. Ladestationen und Barrierefreiheit müssen Gestaltungselemente dieser Anlagen werden.

Neue Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur entstehen aufgrund der höheren Geschwindigkeiten eines Teils der Rad Fahrenden und durch Überholvorgänge unterschiedlich schneller Radfahrer. Mit der Elektrifizierung des Rades gerät das Konzept von *Rad-schnellwegen* in den Fokus der verkehrspolitischen Debatte. In einer vom Bundesverkehrsministerium geförderten Studie wurden in der Region Braunschweig – Wolfsburg – Göttingen drei besonders geeignete Strecken identifiziert. Hier sollte die Umsetzung durch das Land gefördert werden. Erfahrungen aus London untermauern die These, dass solche Schnellwege über ein erhebliches Potential verfügen.

#### 4. Öffentlicher Personennahverkehr

Das wesentliche Potential zur Verkehrsverlagerung liegt in der Verlagerung von Pkw-Verkehr hin zum öffentlichen Personennahverkehr. In der »Empfehlung für eine niedersächsische Klimastrategie« heißt es hierzu: »Eine Verringerung der Wegelängen und die Konzentration der Siedlungsentwicklung an mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten fördern gleichzeitig die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.«

Als Zielsetzung wird in diesem offiziellen Dokument eine *Verdoppelung des ÖPNV-Anteils in Niedersachsen*

ausgegeben. Ausgangspunkt ist dabei die Feststellung, dass »die ÖPNV-Nutzung in Niedersachsen (...) im Vergleich mit allen anderen Bundesländern im unteren Bereich (...) rangiert.« Der ÖPNV macht in diesem Land nur 6,3 % an allen Wegen aus, womit Niedersachsen »auf dem vorletzten Platz«, knapp vor Sachsen-Anhalt, liege. Dies sei zwar »ganz wesentlich« auf die Struktur eines überwiegend ebenen Flächenstaates zurückzuführen. Allerdings würden »ähnlich strukturierte Länder einen deutlich höheren ÖPNV-Anteil aufweisen« (Bayern: 8,1 %). Verwiesen wird dabei auch auf ÖPNV-Erfolge im Land selbst, die hier teilweise bereits zitiert wurden. Genannt werden in diesem Dokument drei Bereiche, mit denen das hoch gesteckte Ziel »Verdopplung des ÖPNV« erreicht werden könnte: erstens die »Angebotserweiterung und zusätzliche Kapazitäten im ÖPNV, zweitens eine allgemeine »Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und Kommunikationsmaßnahmen« (etwa durch Ausweitung des Angebots in den Abendstunden) und drittens die »Entwicklung von ganzheitlichen Mobilitätsangeboten«. Der für die Region Hannover vorgelegte Verkehrsentwicklungsplan »pro Klima« fügt sich weitgehend in die Empfehlungen für eine niedersächsische Klimaschutzstrategie ein. In der Landeshauptstadt sind dabei insbesondere Angebotsergänzungen auf einzelnen Korridoren der S-Bahn und der Stadtbahn mit einer deutlichen Verlagerung vom innerstädtischen Pkw-Verkehr auf den ÖPNV vorgesehen.

Kritisch sei allerdings angemerkt: Das Ziel ÖPNV-Verdopplung auf Landesebene dürfte nur erreichbar sein, wenn es *ergänzend* zu einem umfassenden *Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und dabei insbesondere auch zu einer Stärkung des schienengebundenen ÖPNV kommt*. Teilweise kann dabei an bereits realisierten und äußerst erfolgreichen ÖPNV-Modellen angeknüpft werden. Das »Karlsruher Modell« wird in diesem Zusammenhang oft – zu Recht – angeführt. Für touristische und eher ländlich geprägte Regionen ist auch das Erfolgsmodell der Usedomer Bäderbahn (UBB) äußerst lehrreich.<sup>61</sup>

Aber auch in Niedersachsen gibt es Ansätze für eine solche qualitative Verbesserung des ÖPNV.

In Braunschweig gibt es das Projekt RegioStadtBahn Braunschweig. Mit diesem soll ein modernes Stadtbahnsystem für die Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg bei Integration der Landkreise Gifhorn, Peine, Wolfenbüttel, Helmstedt und Goslar unter Nutzung des vorhandenen Schienennetzes der Deutschen Bahn gebildet werden. Das grundsätzliche technische Problem, dass die Schienenverbindungen nicht elektrifiziert sind, sollte durch den Einsatz von

<sup>59</sup> Vergleiche Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 52.

<sup>60</sup> Siehe der Landeswettbewerb »Fahrradfreundlichste Kommune Niedersachsens« und die Auszeichnung für die Gemeinde Buchholz, in der in den letzten Jahren 1000 Fahrrad-Abstellplätze in entsprechenden Anlagen geschaffen wurden – rund um die Bahnhöfe Buchholz, Suerhop, Sprötze und Holm-Seppensen).

<sup>61</sup> In Karlsruhe (Karlsruher Verkehrsbetriebe) wurde im Zeitraum 1995 bis 2011 eine Steigerung der ÖPNV-Fahrgäste um 74 % erreicht, vor allem durch eine Ausweitung des Streckennetzes bei Nutzung von Tramgleisen im Stadtgebiet und von Bahngleisen in der Region. Es kam zur Entwicklung der ersten Zweisystem-Stadtbahn der Welt (Gleichstrom- und Wechselstrom-Betrieb). Auf Usedom konnte eine Verzwölfachung der Fahrgastzahl im Zeitraum 1995 bis 2012 erreicht werden, weitgehend auf dem bestehenden UBB-Netz.

Hybridfahrzeugen gelöst werden. Im Kontext dieses Alternativen Verkehrsplans mit der Forderung nach zügiger Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes könnte dieses Problem zugunsten eines durchgehend elektrischen Betriebs einer RegioStadtBahn Braunschweig gelöst werden.

Die Vorbereitungen für das gesamte Vorhaben wurden bis 2010 durchgeführt. Dann kam es zum allgemeinen Stopp – mit dem Totschlagargument »zu teuer«.

Im Rahmen einer neuen, umfassenden Offensive für eine Verkehrswende und möglicherweise geänderten Mehrheitsverhältnissen im Land ab Januar 2013 sollte das Projekt neu belebt werden (Siehe die Ausführungen von Christian Roelle im *Anhang II*)

## 5. Schienen-Verkehr

In einem *Flächenland* wie Niedersachsen hat die Eisenbahn dann eine entscheidende Funktion für die Mobilität des größten Teils der Bevölkerung, wenn diese als Flächenbahn existiert und als solche wahrgenommen wird. Damit ist gemeint: Die Schiene muss die Fläche des Landes weitestgehend erschließen: Sie muss vor Ort weitgehend flächendeckend als Infrastruktur präsent sein; die Angebote im Schienenpersonennahverkehr, im Regionalverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr müssen auf die Mobilitätsbedürfnisse der großen Mehrheit der Bevölkerung – also nicht primär auf Geschäftsreisende und auch nicht vor allem auf Berufspendler – ausgerichtet sein. Eine wichtige Klammer bildet dabei der Integrale Taktfahrplan (siehe weiter unten).

Die gegenwärtige Bahn in Deutschland – und die Eisenbahn in Niedersachsen – wird diesen Ansprüchen nicht mehr (oder nur ansatzweise) gerecht. Aber die Zeit, in der die Schiene eine solche Funktion weitgehend erfüllte, liegt noch nicht allzu weit zurück. Auch sind wichtige Teile einer entsprechenden Eisenbahn-Infrastruktur, die für eine Flächenbahn unverzichtbar sind, noch vorhanden bzw. sie können mit akzeptablem Aufwand wieder hergestellt werden.

Es sind im wesentlichen *fünf Elemente*, die für die erforderliche Flächenbahn in Niedersachsen entscheidend sind: erstens der Umfang des Schienennetzes selbst, zweitens die Zahl und der Zustand der Zu- und Abgangsstellen im Netz, spricht: die Bahnhöfe, *drittens* die Effizienz und Klimaverträglichkeit des Schienenverkehrs (Elektrifizierung, ergänzt um eine auf nachhaltigen Energien basierende Gewinnung des Bahnstroms); viertens die Neu- und Wiederentwicklung einer Zugattung für die Erschließung der Fläche im Schienenpersonenfernverkehr und fünftens besagter Integraler Taktfahrplan.

### A Schienennetz

Um einen Eindruck von dem zu gewinnen, was war und was möglich ist, muss das bestehende Schienennetz abgeglichen werden mit dem, was es an Streckennetz im Bundesland respektive auf dem Ge-

biet des heutigen Bundeslandes bereits einmal gab. Die größte Netzdichte wurde dabei nach dem Ersten Weltkrieg mit insgesamt deutlich mehr als 5500 km Schienennetz erreicht; es gab sie jedoch weitgehend auch noch nach dem Zweiten Weltkrieg. Aktuell gibt es in Niedersachsen noch ein Netz mit 3454 km.

Die im Anhang I dokumentierte Liste der Streckenstilllegungen seit 1960 dokumentiert den gravierenden Netzzabbau im Einzelnen. Die folgenden zwei Netzkarten gewähren einen Gesamtüberblick.

In einer Zeit, in der alle Parteien eine nachhaltige Verkehrsorganisation und einen Vorrang der Schiene fordern, sollte das *Langfristziel* darin bestehen, dass in Niedersachsen ein Schienennetz mit etwa der Gesamtlänge wieder aufgebaut wird, die es bereits einmal gab. Dass es dabei nicht in jedem Fall um die Eins-zu-Eins-Wiederherstellung des früheren Netzes geht und dass in Einzelfällen veränderte Streckenführungen aufgrund veränderter Siedlungsstrukturen erforderlich sind, ist naheliegend. Grundsätzlich zeigt jedoch der weiter unten wiedergegebene Vergleich mit dem *heutigen* Schienennetz der Schweiz, dass die Forderung nach einem solchen Wiederaufbau des bestehenden Netzes keineswegs blauäugig, sondern in diesem mit Niedersachsen vergleichbaren Land nicht aus der Luft gegriffen ist.

Allerdings dürfte es sinnvoll sein, bei der Netzerweiterung einen *Zwei-Stufen-Plan* zu verfolgen. Vorrangig sollten jene Strecken reaktiviert bzw. neu gebaut werden, bei denen es vor Ort bereits entsprechende Debatten und oft auch bürgerschaftliches Engagement gibt. Die Grünen im niedersächsischen Landtag haben eine größere Zahl von Forderungen von örtlichen Verkehrsinitiativen aufgegriffen und eine Liste von Bahnstrecken und Haltepunkten in Niedersachsen, die reaktiviert werden sollten und bei denen es entsprechende Engagements vor Ort gibt, zusammengestellt.<sup>62</sup> Wir nahmen hieran Ergänzungen hinsichtlich der Zahl der Einzelprojekte und zur Charakterisierung der Bahnstrecken vor und veröffentlichten diese in einem weiteren Anhang III.

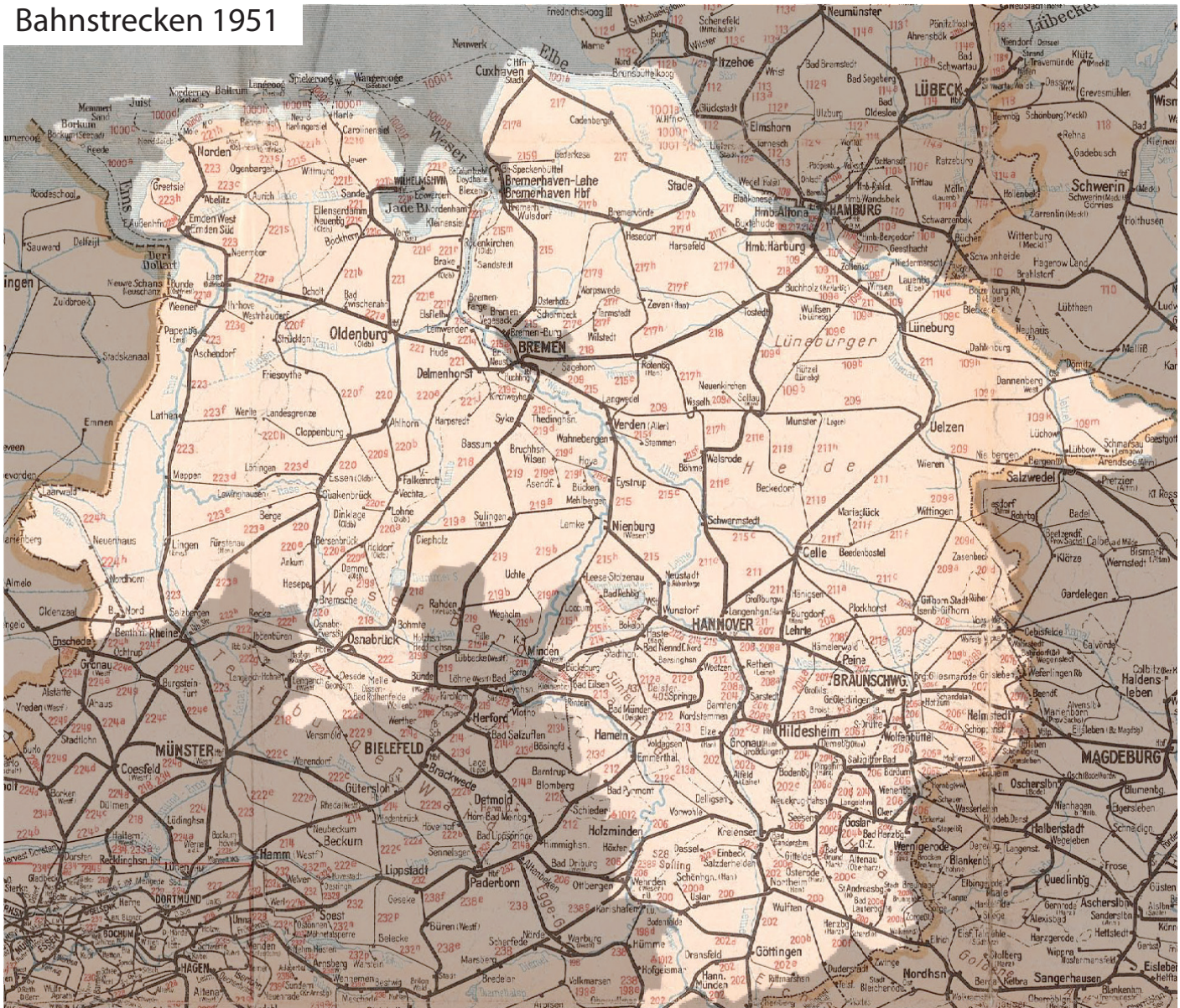
### B Bahnhöfe

Die Bahnhöfe in ganz Deutschland bieten derzeit ein tristes Bild. Formal gibt es bundesweit noch 5400 Bahnhöfe im Besitz des DB-Konzerns, wobei sich dieser Bestand derzeit durch Verkäufe schnell reduziert. Auf dem Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland gab es einmal rund 7000 Bahnhöfe. Das entspräche im Übrigen dem (hochgerechneten) Bestand der Bahnhöfe in der heutigen Schweiz (bei Berücksichtigung der unterschiedlichen Größe des Landes, des Streckennetzes und der Bevölkerung).

Von den heute in der Bundesrepublik Deutschland noch vorhandenen 5400 Bahnhöfen zählen derzeit

<sup>62</sup> Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltepunkten in Niedersachsen, herausgegeben von Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Niedersachsen, Juni 2011.

# Bahnstrecken 1951



## Bahnstrecken in Niedersachsen 1951

nur 103 zu den von Station & Service entwickelten Kategorien 1 und 2 (von insgesamt 7 Kategorien). Nur in diesen zwei Kategorien muss es auch »Servicemitarbeiter geben«.

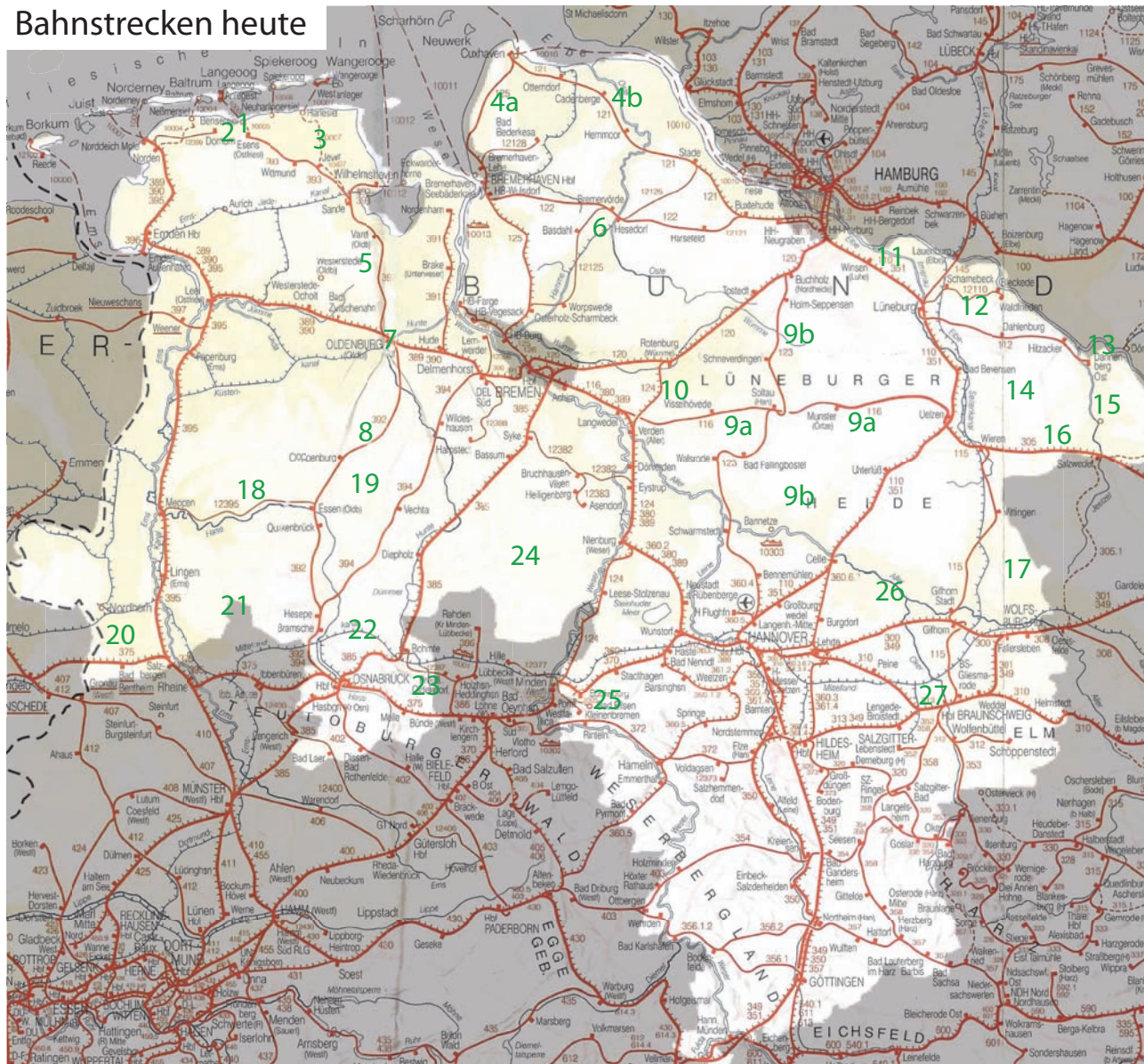
Teilweise haben auch Bahnhöfe der Kategorie 3 – noch! – Servicepersonal. In diese Kategorie sind bundesweit jedoch nur 230 eingestuft (= 4% aller Bahnhöfe). Die große Masse der Bahnhöfe sind Kategorien zugeteilt, die kaum noch Funktionen für den Schienenpersonenverkehr haben (dann z.B. gerade noch: »Wetterschutz« = bis Kategorie 4). Die übrigen Bahnhöfe können gewissermaßen als »Soda-Bahnhöfe«, als Bahnhöfe, die nur »so da« -stehen, die meist zugenanagelt und in jedem Fall einen trostlosen Anblick bieten, bezeichnet werden.

In Niedersachsen gibt es in der Kategorie 1 nur einen Bahnhof (Hannover Hbf), nur sechs der Kategorie 2 (Braunschweig, Göttingen, Hildesheim, Oldenburg, Osnabrück und Wolfsburg) und lediglich weitere 13

der Kategorie 3. Die gesamte Bahnhofszahl in diesem Bundesland liegt bei 430.<sup>63</sup> Ziele bei diesem Thema sollten sein: Kurzfristig muss der weitere Abbau der Bahnhofskapazitäten gestoppt werden. Im Fall des fortgesetzten Verkaufs von Bahnhöfen muss es durch die Landespolitik zumindest strikte Auflagen geben. Beispielsweise ist ein prioritärer Verkauf an die jeweiligen Kommunen, an gemeinnützige Einrichtungen, die den Bahnhof auch mit Funktionen für den Eisenbahnverkehr erhalten wollen oder direkt an das Land vorzusehen. Hierfür sollte ein Fonds im Landesetat gebildet werden, mit dem Kommunen beim

<sup>63</sup> Angaben nach: VerkehrsmittelVergleich.de und Bundestags-Drucksache 16/14009. Zum Vergleich: In kleineren Hessen gibt es mit 430 Bahnhöfen im DB-AG-Eigentum ebenso viele wie in Niedersachsen. Davon werden 83 als »Bahnhöfe mit Empfangsgebäude« bezeichnet. Es haben aber in ganz (!) Hessen nur noch neun eine »DB-Information« (oder 421 sind ohne DB Information, was meint »Schalter«). Es sind insgesamt in ganz Hessen nur 471 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei DB Station & Service beschäftigt.

## Bahnstrecken heute



### Bahnstrecken in Niedersachsen heute

Erwerb und der Sanierung von Bahnhofsgebäuden unterstützt werden. Das Bundesland NRW geht seit einiger Zeit diesen Weg; Vertreter von Land und Bahn haben dort im Oktober 2012 die »Rahmenvereinbarung zum dritten Empfangsgebäudepaket NRW« vorgestellt. Ziel des Vertrags ist es, für weitere 31 Bahnhöfe einen neuen Eigentümer und eine nachhaltige Nutzung zu finden. Das Projekt wird aus Mitteln der Stadterneuerung unterstützt. Die Kommunen haben beim Verkauf der Bahnhöfe Vorrang. Eine landeseigene »Bahnflächenentwicklungsgesellschaft – BEG« und ein »Forum Bahnflächen« begleiten das Vorhaben. Der BEG-Geschäftsführer Thomas Lennertz äußerte zur Vorstellung der genannten Rahmenvereinbarung: »Die Fördermittel für das Verfahren der Empfangsgebäudepakete NRW sind gut angelegtes Geld. Sie lösen erhebliche öffentliche und private Nachfolgeinvestitionen aus.«<sup>64</sup>

Mittelfristig und längerfristig gilt es, die Zahl der Bahnhöfe, die mit Personal besetzt sind, deutlich zu erhöhen. Für Bahnhöfe bestimmter Kategorien sollte ein geeignetes Nutzerprofil entwickelt werden – z.B. können in diesen Gebäuden untergebracht sein: Fahrgastinfo, Mobilitätscenter, eine Gaststätte, eine Stadtbücherei, Blumenladen, Büros und im Bahnhofsumfeld ein bewachter Fahrradabstellplatz und eine Fahrradstation (Fahrradreparatur und Fahrradverkauf).

Im Rahmen der Zielsetzung einer integrierten Bahn in öffentlichem Eigentum – einer Flächenbahn und Bürgerbahn – muss den Bahnhöfen wieder der Stellenwert von Zu- und Ausgangsstellen im Schienennetz und eine örtliche Kommunikationsfunktion (Bereicherung der Urbanität usw.) zukommen. Eine Modellrechnung ergibt, dass selbst eine umfassende Besetzung aller Bahnhöfe mit Personal für eine solche Eisenbahn

<sup>64</sup> Newstix vom 30. Oktober 2012.

Sinn machen und sich rechnen würde.<sup>65</sup> Grundsätzlich kann es allerdings durchaus Sinn machen, wenn der größte Teil der Bahnhöfe in der gegebenen Situation möglichst umfassend in kommunales Eigentum überführt würde, zumal die Deutsche Bahn AG bereits zwei Jahrzehnte lang unter Beweis stellt, wie verantwortungslos sie mit diesen Immobilien umgeht. Allerdings muss dafür gesorgt werden, dass die Kommunen mit entsprechenden Mitteln ausgestattet werden und dass es gesetzliche Vorgaben dafür gibt, dass diese Bahnhöfe weiter die genannten Funktionen für den Schienenverkehr einnehmen.

Ein besonderes Augenmerk muss der Barrierefreiheit von Bahnhöfen gelten. Hier rühmt sich die Bahn und das Land, Fortschritte erzielt zu haben. Die Bilanz kennt Licht und Schattenseiten – siehe Kasten S. 29.

### C Elektrifizierung

Das dritte Kernelement betrifft die Elektrifizierung. Im Schnitt sind nur 50 % des deutschen Schienennetzes elektrifiziert. In Niedersachsen sind 1717 km von 3454 km des gesamten Netzes elektrifiziert – also gerade knapp 50 %. Grundsätzlich spricht wegen des Synergieeffektes viel für eine 100-prozentige Elektrifizierung. In der Schweiz wurde – bei einerseits deutlich schwierigeren geographischen und klimatischen Bedingungen, andererseits bei optimalen Bedingungen zur Gewinnung von Hydroelektrizität – in den letzten Jahrzehnten dieser Weg verfolgt, sodass dort heute ausschließlich Züge mit elektrischer Traktion verkehren. Eine solche Zielsetzung »100 pro elektrisch« müsste natürlich zunächst auf Bundesebene angestrebt werden. In Niedersachsen gäbe es für ein solches Ziel die Option, das vorhandene Windenergiepotential zur Gewinnung von Bahnstrom zu nutzen.

Kurzfristig sollte auf Landesebene das Ziel der Elektrifizierung ausgewählter Strecken, bei denen eine solche nachhaltige Investition lohnt, verfolgt werden (z.B. Lückenschlüsse; alternative Güterverkehrsstraßen).

<sup>65</sup> Eine grobe Rechnung wie folgt: Unterstellt es gibt 5340 Bahnhöfe bundesweit. 4000 mit einer Person im Service-Bereich, 1000 mit drei Personen, 200 mit 5 und 100 mit 10 Personen macht in der Summe 9000 Personen. Einen Zweischichtbetrieb unterstellt und Abwesenheit durch Krankheit eingerechnet kommt man auf rund 20.000 Beschäftigte. Bei 45.000 Euro je Beschäftigten (Arbeitgeber-Bruttolöhne/Gehälter) ergibt dies 900 Millionen Euro pro Jahr. Dem stehen Gewinne gegenüber für deutlich weniger Automaten-Einsatz, reduzierte Ausgaben für Wachpersonal, reduzierte Vandalismusschäden ... und ein kaum hoch genug zu bewertender Ansehensgewinn beim Publikum und damit Fahrgastgewinne. Die tatsächlichen Mehrkosten dürften bei einigen hundert Millionen Euro liegen. Dabei ist davon auszugehen, dass die Bahn die Gebäude nur zu einem kleineren Teil selbst nutzt und dass die Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung ausreichen, um den Unterhalt der Gebäude zu finanzieren. Vor dem Hintergrund, dass die Deutsche Bahn AG derzeit mehr als zwei Milliarden Euro Gewinne pro Jahr ausweist und dabei einen erheblichen Teil dieser Gewinne im Ausland für oft bahnfremde Aktivitäten »investiert«, wären auch die genannten Mehrkosten für ein derart flächendeckendes Bahnhofspersonal – um den in der vorletzten Anmerkung zitierten BEG-Geschäftsführer zu zitieren – auch hier »gut angelegtes Geld«. Nicht nur die Schweizerischen Bundesbahnen konnten sich bisher weitgehend besetzte Bahnhöfe leisten, auch die Usedomer Bäderbahn geht diesen Weg.

### D Interregio

Im Flächenland Niedersachsen spielte die Zuggattung Interregio (wie auch in anderen Flächenstaaten wie Baden-Württemberg, Bayern usw.) eine besonders große Rolle. Mit der Einstellung des IR im Jahr 2001/2002 wurden wichtige Regionen und Städte vom Schienenfernverkehr abgehängt.

Zu fordern ist die Wiedereinführung des Interregio bzw. einer vergleichbaren preiswerten Schienenfernverkehrs-Zuggattung. Hierzu legte vor ein paar Jahren Prof. Karl-Dieter Bodack – der als führender Bundesbahn-Manager den Interregio bei der Bundesbahn in den 1980er und 1990er Jahren entwickelt hatte – ein überzeugendes Konzept vor. Das Land Niedersachsen hat ein besonderes Interesse daran, hier eine Vorreiterrolle zu spielen, im Bundesrat eine entsprechende Initiative einzubringen bzw. gegebenenfalls zunächst auf Landesebene eigenständig aktiv zu werden.

### E Integraler Taktfahrplan

Die Deutsche Bahn AG setzt in Teilabschnitten (z. B. Hannover – Berlin und Hamburg – Hannover – Göttingen) auf Höchstgeschwindigkeiten. Gleichzeitig wurde das wichtige Bindeglied zwischen schnellem Fern- und weniger schnellem Nahverkehr, der IR, beseitigt. Im Nahverkehr wiederum besteht der beschriebene Flickenteppich. Dieser Gesamtzustand ist aus Fahrgast-sicht äußerst unbefriedigend. Die Spitzengeschwindigkeiten (mehr als 250 km/h) auf wenigen Strecken sind bereits energiepolitisch höchst kritisch zu sehen. Die Bahn verspielt dabei latent ihren unbestreitbaren Vorteil der geringen Klimabelastung. Ein ICE mit Tempo 300 benötigt bereits doppelt so viel Energie wie ein ICE mit Tempo 200. Dabei muss eine solche negative Bilanz oft auch aus Fahrgast-sicht gezogen werden – dann, wenn die dadurch erzielten Fahrzeitgewinne in den nicht optimierten Knoten, durch Umwegfahrten oder durch »politische« Halte<sup>66</sup> wieder aufgezehrt werden.

Besonders gute Erfahrungen hat man in der Schweiz mit dem Integralen Taktfahrplan (ITF) gemacht. Dessen oberstes Ziel lautet: An möglichst vielen Verknüpfungspunkten (Knoten) werden optimale Anschlüsse in alle Richtungen hergestellt. Für einen gut funktionierenden ITF braucht man bestimmte Fahrtzeiten zwischen den Knoten. Es geht also darum, diese Fahrtzeiten durch gezielten Ausbau und Neubau von Strecken zu erreichen. So ist man beim Schweizer Bahnkonzept »Bahn 2000« mit einigen wenigen sehr schnell befahrenen Strecken ausgekommen und hat die Mehrzahl der verfügbaren Mittel in den Ausbau der bestehenden Infrastruktur, die Beseitigung von Engpässen und die Ertüchtigung hochfrequentierter Knoten gesteckt.<sup>67</sup>

<sup>66</sup> Es leuchtet wenig ein, dass große Städte wie Salzgitter oder Rostock oder Magdeburg fast komplett vom Schienenfernverkehr abgehängt sind, während es ICE-Halte in Hildesheim, Hanau oder Siegburg gibt.

<sup>67</sup> Der letzte Abschnitt orientiert sich an: Wolfgang Hesse, »Vom Korridor zum integrierten Netz«, in: Winfried Wolf, »In den letzten Zügen«, Hamburg 2006, S.82.

## Barrierefreiheit und Schienenverkehr in Niedersachsen

von Martin Wegner

Zielstellung muss sein, den ÖPNV als barrierefrei zugängliches Gesamtsystem zu etablieren.

Als wichtiger Grundsatz für die Konzeption des ÖPNV-Verkehrssystems und vor allem der Infrastruktur muss gelten, dass den Bedürfnissen ALLER Fahrgäste Rechnung zu tragen ist und vor allem keine systembedingten Ausschlusskriterien vorhanden sind. Die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV hängt neben der Beschaffenheit der eingesetzten Fahrzeuge vor allem von der Gestaltung der Haltestellen ab.<sup>68</sup> Nur durch ein abgestimmtes System »Fahrzeug – Haltestelle« kann öffentlicher Personenverkehr so gestaltet werden, dass dem konstitutiven Prinzip der UN-Behindertenkonventionen – der Selbstbestimmung – genügen kann: Fahrgäste mit Behinderung sollten beim Ein- oder Ausstieg nicht auf die Hilfe Dritter angewiesen zu sein.

Bahnhofsfinanzierung ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Deutscher Bahn, Bund, Ländern und den Kommunen. Dank der Wirtschaftskrise – bzw. den Konjunkturprogrammen I + II des Bundes – wurde in den letzten Jahren auch in Niedersachsen in barrierefreie Bahninfrastruktur investiert. Ca. 80% der Bahnhöfe Niedersachsens gelten inzwischen als barrierefrei<sup>69</sup>, wobei hier die stufenlose Erreichbarkeit des Bahnsteiges verkürzend als barrierefrei deklariert wird. Menschen mit Sehbehinderung ist damit nicht geholfen, welche im Gegensatz zu Personen mit Mobilitätseinschränkung nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch lange Strecken bewältigen können. Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern ist es möglich, mit auf ihren Bedürfnissen angepassten Autos mobil zu sein – diese Möglichkeit besteht für Sehbehinderte schlichtweg nicht.

Selbst wenn man die verkürzende Darstellung akzeptiert, dass 80 % aller Bahnhöfe im Bundesland barrierefrei sind, wäre dies noch kein Grund zum feiern: Im Umkehrschluss werden dann nämlich auf einem Fünftel aller Bahnhöfe Personen mit Behinderung strukturell vom Öffentlichen Verkehr ausgeschlossen.<sup>70</sup> Im Rahmen des von der Landesregierung aufgesetzten Sonderprogrammes »Niedersachsen ist am Zug! II« sollen in den nächsten

Jahren drei Bahnhöfe – Nordenham, Brake und Hude – barrierefrei ausgebaut werden, bis 2018 sollen 15 weitere folgen.<sup>71</sup> Diese Anstrengungen sind zu begrüßen, jedoch würde ein barrierefreies ÖPNV-System bei diesem mäßigem Ausbautempo nicht vor 2040 zu erreichen sein.

Dass es in Niedersachsen hier jedoch eklatanten und möglichst kurzfristig zu erfüllenden Nachholbedarf gibt, mag folgendes Beispiel illustrieren:

»Für Rollstuhlfahrerinnen/Rollstuhlfahrer und andere mobilitätseingeschränkte Personen ist die Zufahrt auf der Regio-S-Bahnstrecke R 4 von Bremen nach Nordenham mit unüberwindbaren Barrieren verbunden. Die meisten Bahnsteige auf dieser Strecke sind noch nicht behindertengerecht umgebaut worden. Dort herrscht ein gravierender Höhenunterschied (54 cm in Nordenham) vom Bahnsteig zum Zugeinstieg in die NordWestBahnzüge (NWB).«<sup>72</sup>

Darüber hinaus ist auf einen regelrechten Schildbürgerstreich hinzuweisen. Einer der wichtigen Verkehrsknotenpunkte in Niedersachsen ist seit Kurzem nicht mehr barrierefrei – der Bahnhof Soltau. »Rollstuhlfahrer, die mit dem Zug in Soltau ankommen, stehen hilflos auf dem Bahnsteig und müssen auf den nächsten Zug warten« beschreibt Wilfried Gebhardt, Geschäftsführer der Soltau Touristik GmbH, eine seit Juli dieses Jahres herrschende skurile Situation.<sup>73</sup> Im Zuge von Gleisarbeiten wurde ein Übergang für Rad- und Rollstuhlfahrer kurzerhand wegrationalisiert, wodurch nur noch einer der beiden Bahnsteige barrierefrei zu erreichen ist.

Der Bahnhof Soltau versinnbildlicht die in Bezug auf die behindertengerechte Verkehrsinfrastruktur ambivalente Gesamtsituation: Einigem Licht steht auch viel Schatten gegenüber.

Diese Schattenseiten gilt es zu beseitigen, denn die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben von Menschen mit Behinderung setzt deren Mobilität voraus. Und eine behindertengerechte Verkehrsinfrastruktur ist für alle ein Gewinn – jeder, der schon mal mit schwerem Gepäck oder einem Kinderwagen öffentlich mobil war, wird dies bestätigen können.

<sup>68</sup> Vgl. u.a. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen / VDV Förderkreis (Hrsg.): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. Alba Fachverlag, Meerbusch / Düsseldorf 2012.

<sup>69</sup> Niedersachsen rangierte (2009) hierbei im Bundesvergleich auf Rang sechs. Mit 88 % hatte Schleswig-Holstein die Spitzenposition inne, Bremen bildete mit 63 % das Schlusslicht. (vgl. <http://vdk.de/cgi-bin/cms.cgi?ID=nb22033>, abgerufen am 12.11.2012)

<sup>70</sup> Vgl. Antwort der Landesregierung Niedersachsens auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ina Korter (Grüne) vom 09.08.2012. (Landtagsdrucksache 16 / 5092)

<sup>71</sup> Vgl. Antwort der Landesregierung Niedersachsens auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ina Korter (Grüne) vom 09.08.2012. (Landtagsdrucksache 16 / 5092)

<sup>72</sup> Ebd.

<sup>73</sup> <http://www.ndr.de/regional/niedersachsen/heide/bahnhof347.html>

Grundsätzlich gibt es im Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung vom Oktober 2009 ein vages Bekenntnis zu einer Art Integriertem Taktfahrplan, dem »Deutschlandtakt«. Allerdings hat die Bundesregierung in den vergangenen drei Jahren nicht einmal andeutungsweise versucht, diesem selbst gestellten Anspruch gerecht zu werden. Das Land Niedersachsen sollte das Versprechen der Bundesregierung aufgreifen und gegebenenfalls auf Landesebene eine optimale Vernetzung von Nah-, Regional- und Fernverkehr realisieren.

### **Die Schweiz und Niedersachsen – ein interessanter Vergleich**

Die Schweiz gilt seit gut zwei Jahrzehnten als vorbildlich im Bereich des Schienenverkehrs. Es gab in diesem Nachbarland so gut wie keinen Abbau des Netzes. Und es gab bisher eine stetige Steigerung des Schienenverkehrs auf diesem Netz, insbesondere als Resultat des Taktfahrplans – seit wenigen Jahren gibt es in den Ballungskorridoren sogar einen Halbstundentakt-Fahrplan. Allerdings gibt es seit kurzem durchaus Anzeichen dafür, dass die Schweizerischen Bahnen – nicht zuletzt im Rahmen ihrer Orientierung auf die EU und als Folge des durch die weltweite Finanzkrise ausgelösten Drucks – von diesem Kurs abweichen und ebenfalls Einschnitte ins Schienennetz erwägen.

Ein Vergleich zwischen Niedersachsen und der Schweiz bietet sich an – der Nationalstaat Schweiz und das deutsche Bundesland Niedersachsen haben eine fast exakt gleich große Bevölkerung. Die Fläche Niedersachsens ist lediglich um 16 Prozent größer als die Gebietsfläche der Schweiz. Bei wichtigen Parametern wie Topographie und Klima hat die Schweiz deutlich ungünstigere Ausgangsbedingungen, um einen optimalen Schienenverkehr zu realisieren. Umgekehrt gilt: In Niedersachsen sind die geographischen und Klima-Bedingungen für eine Flächenbahn deutlich günstiger als in der Schweiz.

Ein Vorteil für die Schiene wird bei der Schweiz allerdings oft hervorgehoben: Die Siedlungsstruktur ist stärker als in Niedersachsen in den weniger gebirgigen Landesteilen und in den Tälern konzentriert – als Resultat der Tatsache, dass zwei Drittel des Landes von zum Teil sehr hohem Gebirge, den Alpen, bedeckt sind.

Allerdings könnte das auch darin resultieren, dass das Schienennetz in der Schweiz deutlich kleiner ist als das niedersächsische. Doch genau das Gegenteil trifft zu. Das Land Niedersachsen – mit seiner größeren Fläche – verfügt über ein Bahnnetz, das nur 65 Prozent des schweizerischen Bahnnetzes entspricht. Auch bei anderen Vergleichsdaten schneidet Niedersachsen schlecht ab.

Positiv formuliert: Was in der Schweiz in der Praxis seit Jahren in Sachen Schienenverkehr geleistet wird, sollte auch in Niedersachsen zu erreichen sein. Siehe der Strukturvergleich in Tabelle 2.

Wer eine alternative Verkehrsorganisation fordert, steht oft vor dem Problem, dass ihm oder ihr entgegengehalten wird: Das ist komplett unrealistisch – SOWAS GIBT ES DOCH NICHT. Doch genau das hier Geforderte gibt es: höchst real, in dem durch und durch kapitalistischen Nachbarland Schweiz. Warum das so ist, wird im letzten Kapitel noch zu behandeln sein.

### **6. Verkehr im ländlichen Raum**

Niedersachsen ist weiterhin stark durch ländliche Strukturen mit relativ dünner Besiedelung geprägt. In den vierzig größten Städten des Landes leben nur 3 Millionen Menschen oder 40 Prozent der Bevölkerung. Nimmt man alle städtischen Strukturen, dann dürften in diesen nicht mehr als die Hälfte der niedersächsischen Bevölkerung beheimatet sein.<sup>74</sup>

Das heißt: rund die Hälfte der niedersächsischen Bevölkerung lebt auf dem Land. In den ländlichen Regionen kommen mehrere Faktoren zusammen, die die Verwirklichung eines Modells nachhaltiger Mobilität und CO<sub>2</sub>-armer Transporte ausgesprochen schwierig gestalten: Die Schiene gibt es in diesen Gebieten oft nicht (oder bestenfalls in Form von Güterverkehrsstrecken); ÖPNV-Angebote sind kaum vorhanden (oft nur solche im Schülerverkehr). Entsprechend bewegt sich in diesen Regionen die Pkw-Dichte auf Rekordhöhe, obgleich hier zugleich relativ viele Menschen mit niedrigeren Einkommen leben.

Kombiniert mit dem demographischen Faktor – dem ständig größeren Anteil von Seniorinnen und Senioren an der Gesamtbevölkerung – und dem deutlichen Rückgang der Zahl der Schülerinnen und Schüler – mit der Ausdünnung des Schülerverkehrs als letztem Bestandteil eines halb öffentlichen Verkehrs – droht in diesen Regionen für diejenigen Menschen strukturelle Immobilität, die aus physischen Gründen nicht mehr Pkw fahren können und die keine Gelegenheit haben, regelmäßig als Beifahrer am MIV teilzunehmen.

Dieses Thema wird inzwischen zumindest in Teilen der Verkehrspolitik aufgegriffen – und auch vor Ort. So haben alle Kommunen im Landkreis Vechta das Thema Mobilität als Leitthema ausgewählt und sich auf ein »Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept – ILEK« festgelegt. Die Pkw-Dichte im Landkreis entspricht mit 770 Pkw auf 1000 Einwohner der durchschnittlichen Pkw-Dichte in den USA (die Spitzenwerte in den USA dort liegen allerdings inzwischen bereits bei 1050 Pkw auf 1000 Einw.). Das erklärte Ziel des Landkreises Vechta: »Mittels eines neuen öffentlichen Mobilitätssystems zunächst rund 10 Prozent des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den Umweltverbund (Gehen, Radfahren und öffentliche

<sup>74</sup> Vgl. Statistisches Taschenbuch Niedersachsen 2012, S. 24. Dort ist die Bevölkerung für die vierzig größten Städte des Bundeslandes, von Hannover mit 525.875 Menschen bis zu Barsinghausen mit 33.512 Menschen aufgeführt.

<sup>75</sup> Angaben in der Tabelle u. a. nach: Statistisches Taschenbuch Niedersachsen 2012, Statistisches Jahrbuch der Bundesrepublik Deutschland; SBB Daten und Fakten 2011.

	Schweiz	Niedersachsen
Bevölkerung in Mio	7,95	7,91
Fläche in Quadrat-km	41.200	47.635
Art der Geographie	Zwei Drittel sehr gebirgig; diese Teile kaum bewohnt – wenig für Schiene geeignet – dennoch weitgehend flächendeckender Schienenverkehr und Halbstundentakt noch auf über 1000 m Höhe.	Es gibt nur Mittelgebirge (Deister und Soling sowie der westliche Teil des Harzes); geographisch also gut für Schienennetz und Eisenbahnverkehr geeignet; ansonsten zwei bis drei Ballungszentren und im Rest des Bundeslandes eine gleichmäßige – nicht allzu dichte – Bevölkerungs-Streuung
Schienennetz	5087 km	3.454 km
Die Bürger fahren km im Jahr mit der Eisenbahn	2200 km	850 km
Halbtax-tickeck bzw. BC-50Card haben ... Bürgerinnen und Bürger	2.400.000 (33% der Bevölkerung)	ca.140.000 (1,8 % der Bevölkerung)
Schienennetz-Dichte (m/qkm = Schienen-Meter je Quadratkilometer Landesfläche)	123,47	72,51
Bahnhöfe	763	430
Mittlere Stationsdistanz Reiseverkehr	3,91 km	8,0 km

Tabelle 3: Vergleich relevanter Strukturdaten der Schweiz und des Bundeslandes Niedersachsen<sup>75</sup>

Verkehrsmittel) zu verlagern.« Dadurch sollen 15.000 Tonnen verkehrsbedingte Kohlendioxid-Emissionen pro Jahr eingespart werden. Das öffentliche Mobilitätssystem soll als »Leuchtturm für Mobilitätslösungen im ländlichen Raum dienen« können.<sup>76</sup> Die wichtigsten Maßnahmen des Projektes, die den Bürgern im Landkreis Vechta einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtern oder erst ermöglichen« sollen, sind – hier nach der Zusammenfassung in der »Empfehlung für eine niedersächsische Klimastrategie«: Die »Sicherung autonomer Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen durch flächendeckende und bedarfsgerechte Bedienung eines öffentlichen Nahverkehrs im gesamten Gebiet des Landkreises als Ergänzung eines flexibilisierten Linienbetriebs und als Zu- und Abbringer zu regionalen Bus- und Bahnverbindungen (...) Integration verschiedener innovativer Techniken (u. a. IT-Systeme zur Buchung und Disposition bedarfsorientierter Angebote, Auskunftssysteme) (...) Umsetzung eines systemischen Ansatzes zur Nutzung verschiedenster Ressourcen für den Betrieb des Mobilitätssystems und finanzielle Einbindung

<sup>76</sup> Empfehlungen für eine niedersächsische Klimastrategie, a. a. O., S. 132.

weiterer Nutznießer z.B. Einzelhändler, Banken, Ärzte) zur Sicherstellung einer langfristigen Finanzierbarkeit des Gesamtsystems (...) Integrierter Organisationsansatz unter Einbeziehung verschiedenster öffentlicher Mobilitätsangebote (...) Mobilitätszentrale.« Von Sommer 2012 bis Sommer 2014 soll der Probebetrieb des Gesamtprojektes stattfinden.<sup>77</sup>

Es muss gefragt werden, ob eine reine Optimierung bestehender Verkehrsangebote und Verkehrsnetze ausreichend für die hoch gesteckten Ziele ist, oder ob es nicht weitreichenderer Ideen und »verkehrsrevolutionärer Konzepte« bedarf. Ein Konzept, das mit dem konventionellen Verständnis von Verkehrsorganisation bricht – und doch an eine früher einmal praktizierte Grundorientierung anknüpft, wird seit September 2012 im Landkreis Uckermark im Bundesland Brandenburg in die Praxis umgesetzt: die Verknüpfung von Personen- und Güterverkehren. Der Landkreis Uckermark hat eine Struktur, wie sie oben für Niedersachsens ländlichen Raum beschrieben wurde. Das Neue der hier erstmals seit Jahrzehnten praktizierten Transportart war selbst »Bild« eine Meldung wert: »Fahrgäste

<sup>77</sup> A. a. O., S. 132 u. 133.



und Waren können künftig in der weitläufigen Uckermark zusammen im Bus transportiert werden. Heute (am 7. September 2012) um 13 Uhr nimmt der erste sogenannte Kombibus den regulären Linienverkehr auf. Start ist Angermünde. Der Bus gehört zur Flotte der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft (UVG). Durch dieses Modellprojekt würden die 130 Busse des Unternehmens besser ausgelastet und die Versorgung der Bevölkerung in dem dünn besiedelten Landstrich abgesichert.<sup>78</sup> Der Personen- und Warentransport findet in sogenannten Kombibussen statt. Es handelt sich um Linienbusse, in deren Kofferraum Platz für Transportbehälter ist.

Außer den Fahrgästen sind demnach auch Dorfläden, Ärzte, Apotheken, Banken, andere Kleingewerbetreibende Kunden des Busunternehmens. Lars Boehme, der UVG-Geschäftsführer, argumentiert: »Auf diese Weise werden unsere Busse besser ausgelastet und die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsangeboten abgesichert. Für viele Dorfläden ist es viel zu teuer, sich vom Großhandel beliefern zu lassen. Diese Lücke füllt jetzt der Kombibus.«<sup>79</sup> Erster Kombibus-Kunde war die Q-Regio-Handelsgesellschaft, die regionale Produkte, darunter Käse, vermarktet.

Die größte Hürde war ein Gesetz, nachdem Fahrgäste getrennt von Lebensmitteln transportiert werden müssen. Mit Hilfe mehrerer Bundes- und Landesministerien konnte geklärt werden, dass der Transport in den eigens geschaffenen Kofferraumklappen und mit Transportboxen rechtlich »in Ordnung« ist.

Es lässt sich prophezeien, dass auch das EU-Recht (u.a. die Ausschreibungspflicht) den Entwicklern dieses Projekts – Professor Heiner Monheim und seinem Institut »raumkom: Raumentwicklung – Mobilität Kommunikation« – und ihren Betreibern bzw. Nachahmern noch reichlich Knüppel in die Kombibus-Speichen werfen könnte. Doch wie sagte sinngemäß Dr. Dieter Ludwig, der Erfinder der so überaus erfolgreichen Karlsruher Straßenbahn: Man könne, wie die Deutsche Bahn AG, für jede Lösung auch ein Problem finden ...<sup>80</sup>

Übrigens: Gerade Modelle für eine nachhaltige Verkehrsorganisation im ländlichen Raum machen deutlich, wie wichtig die Organisation des Verkehrs durch die öffentliche Hand ist und wie problematisch und oftmals kontraproduktiv die sogenannte Liberalisierung und die Privatisierungen (mit den Ausschreibungen usw.) sind.

## 7. Flugverkehr

Meist bleibt der Flugverkehr – ebenso wie der Fußgänger- und Fahrradverkehr – bei den Konzepten für eine alternative Verkehrsorganisation außen vor. Vor dem Hintergrund der realen Treibhausgas-Emissionen ist eine solche Verfahrensweise nicht zu verantworten.

Ohne Zweifel spielt in Niedersachsen der Flugverkehr und damit auch die Debatten um Fluglärm und andere Belastungen, die von dieser Verkehrsart ausgehen, eine nicht so große Rolle wie beispielsweise in Hessen mit dem Rhein-Main-Airport oder in München mit dem dortigen Großflughafen oder in Berlin und Brandenburg im Fall der bestehenden Flughäfen und des Baus eines neuen Airports (Debatte über Flugrouten).<sup>81</sup>

Die geplante weitere Verdopplung des Flugverkehrs bis 2020 in Hannover-Langenhagen – begleitet von ehrgeizigen Konzepten zur Ausweitung des Flugverkehrs auf einigen regionalen Airports – zeigt jedoch, dass der Flugverkehr als diejenige Verkehrsform, die die Umwelt und das Klima am stärksten belastet, die am schnellsten wachsende Verkehrs- und Transportform ist. Die fortgesetzte Steigerung des Flugverkehrs widerspricht allen Klimazielen, zu denen sich der Bund und das Land Niedersachsen verpflichtet haben. In der »Empfehlung für eine niedersächsische Klimaschutzstrategie« wird der Flugverkehr allerdings souverän ignoriert. Auf der anderen Seite lässt die Bundesverkehrspolitik regelmäßig verlauten, der Flugverkehr sei doch »Ländersache«, was juristisch zutrifft. Dabei ist es verkehrspolitisch wenig nachvollziehbar, wenn ausgerechnet diejenige Verkehrsform, die die größten Reiseweiten ausweist, nicht Teil der Bundesverkehrspolitik ist. Mit dem oben zitierten »Masterplan Luftverkehr« wurde auch deutlich, dass die Bundespolitik sehr wohl auch bei dieser Verkehrsart mitredet.

Teil einer alternativen Verkehrsplanung Niedersachsen sollten die folgenden Positionen sein:

Abgelehnt werden ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Flugverkehrs und die Zielsetzung des Masterplans mit einer Verdopplung des Flugverkehrs auf dem Hannoveraner Flughafen. Die Subventionierung der niedersächsischen Airports durch die Gemeinden und das Land Niedersachsen sollte für das gesamte Land insgesamt erfasst und insgesamt kritisch hinterfragt werden.

Zu unterstützen sind im Interesse der Bevölkerung im Umkreis des Flughafens Hannover-Langenhagen Forderungen nach einem Nachflugverbot in der

<sup>78</sup> Bild.de vom 7. September 2012.

<sup>79</sup> Nordkurier vom 7. September 2012.

<sup>80</sup> Hinweis auf Website Monheim usw.

<sup>81</sup> In der Publikation Verkehrspolitisches Zirkular Nr. 07/Sonderheft Flugverkehr vom August 2012 wird dokumentiert, dass mit dem Flugverkehr nicht nur die bekannten enormen Belastungen durch Fluglärm, sondern auch erhebliche gesundheitliche Gefahren in Folge der Schadstoffemissionen verbunden sind. Siehe auch die Website <http://www.nachhaltig-links.de/ndex.php/luftverkehr>.

Zeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Derzeit gibt es ein Nachtflugverbot für den Flughafen in Bremen (gültig zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, allerdings »durchlöchert« mit Ausnahmegenehmigungen; im Fall Hannover-Langenhagen dürfen zwischen 23 Uhr in der Nacht und 6 Uhr früh Nachtflüge »mit den jeweils leisesten Flugzeugen« durchgeführt werden, so ein Sprecher des Airports gegenüber dem Hamburger Abendblatt (4. April 2012).

Ein besonderes Augenmerk muss den Nur-Frachtflügen gelten.<sup>82</sup> Wie dargelegt wächst auf dem Flughafen Hannover seit einiger Zeit der Frachtverkehr stark an. Ein Verbot von Nur-Frachtflügen sollte geprüft oder zumindest alles Erforderliche, um diese drastisch einzuschränken, getan werden.

Seit langer Zeit überfällig ist eine Besteuerung von Kerosin. Es ist unerträglich, dass diejenige Verkehrsart, die insbesondere das Klima am stärksten belastet, Kraftstoff-Steuerfreiheit (und andere Steuerprivilegien) genießt. Das Land Niedersachsen sollte in diesem Sinn im Bundesrat aktiv werden.

Die Flughäfen auf den ostfriesischen Inseln sollten bei einer Orientierung auf eine Förderung von nachhaltigem Tourismus problematisiert werden; in jedem Fall können sie in dem Maß in Frage gestellt werden, wie die weiter unten skizzierte Anbindung der Fährhäfen an die Schiene realisiert wird.

Schließlich sollte es Ziel einer alternativen Verkehrsorganisation sein, größere Teile des Flugverkehrs auf die Schiene zu verlagern. In den Antworten der Bundesregierung auf zwei Kleine Anfragen der Fraktion DIE LINKE zu diesem Thema wurde deutlich: Zwischen 20 und 35 Prozent des dort abgewickelten Flugverkehrs könnten ohne größere Zeitverluste für die Fluggäste auf die Schiene verlagert werden.<sup>83</sup>

<sup>82</sup> Bei Aircargo (Luftfracht) wird unterschieden zwischen Fracht, die Passagierflugzeugen zugelassen wird (»bellyfreight«, da die Fracht in der Regel im »Bauch« des Fliegers verstaut ist) und den Nurfrachtfliegern. Seit gut drei Jahrzehnten entwickelt sich vor allem das Segment der Nurfrachtflüge massiv, was bei einigen Airports erheblich die Problematik der Nachtflüge verschärft. Siehe: Winfried Wolf, »Der Fracht gehört die Nacht«, in: Lunapark 21, Heft 18, Sommer 2012; und Verkehrspolitische Zirkular, Sonderheft Flugverkehr, herausgegeben von den MdB-Büros Sabine Leidig und Herbert Behrens, Oktober 2012.

<sup>83</sup> Die Kriterien lauteten: Wieviele Flüge ab Hannover respektive ab Bremen finden in einer Distanz statt, dass die Fluggäste beim bestehenden Bahn-Fahrplan (bzw. bei einem Fahrplan unter Berücksichtigung der beschlossenen Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schiene) ab Hannover Hbf bzw. ab Bremen Hbf weniger als 4 Stunden (alternative: Weniger als sechs Stunden) Fahrtzeit haben würden? Es konnte nachgewiesen werden, dass am Flughafen Hannover bereits heute ein Drittel, am Flughafen Bremen sogar mehr als die Hälfte aller Flüge ohne größeren Zeitverlust durch Bahnreisen ersetzt werden könnten. Gezielte Investitionen in die Schieneninfrastruktur würden zudem das Verlagerungspotential von Flügen auf die Bahn nochmals deutlich steigern. Detaillierte Analysen der Antworten der Bundesregierung auf rund ein halbes dutzend Kleiner Anfragen der Fraktion DIE LINKE zu dem Thema finden sich in: Verkehrspolitische Zirkular, Ausgabe 7, herausgegeben von den MdB-Büros Sabine Leidig und Herbert Behrens. Zu Hannover siehe Drs 17/10615; zu Bremen siehe Drs. 17/0983

## 8. Freizeit und Tourismus

Ein wichtiger Trumpf, über den das Land Niedersachsen verfügt, ist die in großen Teilen noch unverbaute und zu Freizeit, Erholung und Urlaub einladende Natur. Dazu wurden oben im Kapitel II entscheidende Daten wiedergegeben.

Ein alternativer Verkehrsplan Niedersachsen muss diese Situation berücksichtigen und seinen Beitrag dazu leisten, dass das entsprechende Potential unter Berücksichtigung des Nachhaltigkeits-Gebots genutzt wird.

Dabei kann es zu einem interessanten Synergie-Effekt kommen: Nachhaltige Verkehrsangebote in den touristisch interessanten Regionen sind in aller Regel zugleich wichtige Verkehrsangebote in denjenigen ländlichen Regionen, die dringend der Ausweitung der öffentlichen Verkehrsangebote bedürfen (siehe oben).

Auch ergänzen sich die Ziele zur Schaffung eines Klimas, das zu Fuß gehen – in diesem Fall auch: Wandern – und Radfahren begünstigt, mit der Zielsetzung eines sanften Tourismus. 42 Prozent aller Menschen, die in Niedersachsen Urlaub machen, sind während ihres Aufenthalts »viel oder sehr viel« mit dem Rad unterwegs. Bundesweit hat der Radtourismus nur in Mecklenburg-Vorpommern ein höheres spezifisches Gewicht.

Der deutsche Fahrradtourismusmarkt ist ein hart umkämpfter Wachstumsmarkt. Tagesausflügler und übernachtende Touristen bescheren allein dem Gastgewerbe jährlich Umsätze von gut vier Milliarden Euro – Tendenz steigend: Steigende Kraftstoffpreise und wachsendes Umweltbewusstsein haben zur Folge, dass das Mobilitäts- und Reiseverhalten dem Radtourismus weitere Zuwächse verschaffen wird.<sup>84</sup>

Sowohl der Weser- als auch der Elbe-Radweg gehören laut der Reiseanalyse des ADFC zu den beliebtesten Radfernwegen Deutschlands. Das Wegenetz für Mountain-Biker im Harz hat sich zu einer Attraktion im Norden Deutschlands entwickelt.

Um die Potentiale des Fahrrad-Tourismus zu stärken, müssen die touristischen Regionen noch besser vernetzt werden. Hierbei sind die Lücken im Niedersachsen-Netz zu schließen. Zehn der fünfzehn Routen des N-Netzes sind bereits umgesetzt und werden touristisch erfolgreich vermarktet. Die Umsetzung der übrigen Routen scheidet bisher an der Mitwirkung der die Baulast tragenden Anrainer und dem geringen Interesse der regionalen Tourismus-Branche. Die regional zu verwirklichenden Routen haben ausreichend große überregionale Relevanz, um ein verstärktes Engagement des Landes zu legitimieren.

<sup>84</sup> Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hrsg.), Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland – Langfassung, Berlin 2009, S. 22ff.

Dabei sind es nicht immer die kostenintensiven Maßnahmen wie der Radwegebau, die eine Verbesserung der Vernetzung von Tourismusgebieten befördern. Nachholbedarf gibt es auch in Bezug auf vergleichsweise einfache, jedoch effektive Maßnahmen wie einer einheitlichen und durchgehenden Beschilderung der Radfernwege. Beim Harz-Weser-Radweg (N-Netz-Route 11) fehlt die Beschilderung noch völlig, dabei ist er eine Verbindung zwischen dem beliebten Weser-radweg und einer der am stärksten wachsenden Tourismusregionen in Niedersachsen, dem Harz.

In einer im Juni 2012 vom Tourismusverband HTV veröffentlichten Studie wird der jährliche touristische Bruttoumsatz der Tourismusregion Harz (die sich auf Niedersachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt verteilt) auf 1,9 Mrd. Euro beziffert. Allein im Zeitraum 2004 bis 2011 wurde der Umsatz um rund 35 Prozent gesteigert. Auch die Zahl der vom Tourismus abhängigen Vollzeitbeschäftigten ist in diesem Zeitraum um 2100 auf 24 500 gestiegen.<sup>85</sup>

Um das touristische Potenzial des Harzes zu erschließen, braucht die Region dringend eine verbesserte öffentliche Verkehrsanbindung. Tatsächlich passiert genau das Gegenteil. Nicht nur, dass die Förderung der seit 1897 verkehrende Brockenbahn eingestellt wurde, durch die geplante Streichung der durchgehenden Bahnlinie zwischen Hannover und Halle droht der Harz vom überregionalen Schienennetz abgehängt zu werden.<sup>86</sup>

Die Lüneburger Heide ist ein weiterer touristischer Schwerpunkt in Niedersachsen. Er zählt jährlich vier Millionen Besucher. Der größte Teil dieses Gebiets ist mit dem Schienenverkehr nicht, genauer: nicht mehr zu erreichen. In Teilen der Lüneburger Heide verkehrt noch die OHE, die Osthannoversche Eisenbahn AG allerdings nur noch mit Güterverkehr. Der OHE-Personenverkehr wurde bis zum Jahr 1977 schrittweise eingestellt. Dringend erforderlich und Teil eines umfassenden touristischen Konzepts ist die Reaktivierung des Personenverkehrs auf den OHE-Strecken.

Ein besonderes Thema im Rahmen einer alternativen Verkehrsorganisation für Niedersachsen sollte die Situation an der Küste und auf den ostfriesischen Inseln sein: In den Hochzeiten der Eisenbahn konnten alle Fährhäfen, von denen aus die Schiffe auf die Inseln fahren, mit dem Zug erreicht werden. Der Personen- und – nicht zu vergessen! – der Güterverkehr auf die Inseln war damit mit einer geschlossenen Kette Bahn-Schiff zu bewerkstelligen. Inzwischen haben nur die Inseln Juist und Norderney mit Norddeich eine direkte Anbindung an die Schiene.

## Revival Küstenbahn

In der Hochzeit der Eisenbahn waren auch wichtige Orte an der Nordsee mit einer Küstenbahn verbunden.<sup>87</sup>

Aktuell wird versucht, die fehlenden Schienenverkehrsverbindungen durch eine Optimierung und einen Ausbau des Bus-Verkehrs zu ersetzen. Dazu wurde 2012 die Dachmarke »Küstenlinie« entwickelt, bei der Busse in der Region zwischen Harlesiel-Esens-Westerholt und Norden/Norddeich im Zweistundentakt und mit einem Taktknoten in Esens unterwegs sind.<sup>88</sup> In der Bewerbung dieser neuen »Dachmarke« durch die Deutsche Bahn AG heißt es: »Die gesamte touristische Region ist damit miteinander verbunden, die Bahn in Norden und Esens optimal angebunden«. Im Übrigen sei »das Angebot nicht ausschließlich für die Urlauber gedacht, fahren die Unternehmen doch das ganze Jahr und bieten damit auch der einheimischen Bevölkerung einen zuverlässigen und für ländliche Verhältnisse tollen Linienverkehr.«

Dass es sich hierbei um »tollen Linienverkehr« handeln würde, darf hinterfragt werden. Vergleicht man die Erfolge der Usedomer Bäderbahn – ebenfalls überwiegend eine Küstenbahn und inzwischen mit einem vergleichbar langen Liniennetz wie es ein solches an der Nordseeküste im Bereich der ostfriesischen Inseln geben könnte – dann wird deutlich, welch großes Potential hier für einen Aufbau – meist: Wiederaufbau – des Schienenverkehrs besteht. Allein die Zahl von 3,6 Millionen Fahrgästen pro Jahr, die die UBB inzwischen erreicht hat (eine Steigerung um das Fünfzehnfache seit Anfang der 1990er Jahre), dürfte bei dem Vielfachen dessen liegen, was selbst eine optimierte Busverkehrs-»Küstenlinie« erreichen kann. Während auf Usedom die Bahn auf der Hauptstrecke im Halbstundentakt und auf anderen Linienästen im Ein-Stunden-Takt verkehrt, wird bei der genannten Bus-Küstenlinie der Zweistundentakt als »tolles Angebot« bezeichnet.

In einem erheblichen Kontrast zur Unterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region befindet sich der Flugverkehr. So werden in der Saison pro Tag

<sup>87</sup> Die frühere Situation der Schiene vor Ort laut Wikipedia: »Die Stadt Esens ist der momentane Endpunkt der Ostfriesischen Küstenbahn von Wilhelmshaven nach Esens (KBS 393), die früher noch weiter über Dornum (ab hier noch Museumsbetrieb) nach Norden reichte. Der Abschnitt nach Dornum wird wegen der Bedeutung für den Tourismus in der Region möglicherweise wieder aufgebaut werden, was durchaus möglich wäre – wenn man bedenkt, dass kaum eine Überbauung vorhanden ist. Es fahren im Stundentakt Züge der zur Veolia Verkehr gehörenden NordWestBahn von und in Richtung Wilhelmshaven. Seit Ende 2005 gibt es auch wieder eine Haltestelle in Burhufe. Früher begann in Esens auch ein Streckenast der Kreisbahn Aurich, die die Städte Leer, Aurich, Esens und Wittmund auf 1000 mm Spurbreite verband und vornehmlich dem Güterverkehr, aber auch dem Personentransport diente. Von Esens führte außerdem eine Stichbahn der Auricher Kreisbahn nach Bengersiel, um die Inselbesucher Langeoogs an den Hafen zu bringen. Teile der alten und längst abgebauten Bahnstrecke sind heute Radwege.« (Abgerufen am 12. November 2012).

<sup>88</sup> Es handelt sich um die drei Verbindungen Linie 301: Harlesiel-Carolinensiel-Neuharlingersiel-Bengersiel-Esens-Westerholt-Hage-Norden, Linie 302: Neuharlingersiel-Werdum-Esens-Utgast-Dornumersiel-Dornum-Nesse-Hage-Norden und Linie 303: Neuharlingersiel-Esens-Bengersiel-Dornumersiel-Neßmersiel-Norddeich.

<sup>85</sup> vgl. Hamburger Abendblatt vom 07.06.2012

<sup>86</sup> vgl. Neues Deutschland vom 03.08.2012

fünf Flüge von Emden nach Borkum angeboten – die Flugdauer liegt jeweils bei einer Viertelstunde; Zusatz: »der Flugplatz liegt direkt an der Autobahn«.

Ab Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Hare gibt es Direktflüge auf die Inseln. In einer Werbung einer Fluggesellschaft heißt es: »Mit der Luftflotte der LFH Inselflieger kommen Sie im Beinahe-Studentakt zu den Ostfriesischen Inseln wie nach Wangerooge, Langeoog, Baltrum, Norderney ...«

Der Verein Luftsportfreunde Westerstede wirbt wie folgt: Wie wäre es denn mal mit einer Betrachtung von oben? Wie? Natürlich mit dem Flieger. Versuchen Sie es doch mal mit Insel-Hopping, zu Deutsch: Insel-Hüpfen. Los geht's ab Flugplatz Westerstede. So ein Insel-Hopping könnte folgendermaßen aussehen: Borkum – Kaffee trinken; Juist – ein kurzes Bad in der Nordsee; Norderney – Zeit für eine kleine Erfrischung?; Helgoland - Mittagessen, Inselrundgang zur »Langen Anna« und natürlich zollfrei einkaufen; Wangerooge – Eis essen.«

Nicht, dass man Luftsportfreunden den Genuss des Blicks von oben vermiesen wollte. Es ist aber doch grotesk, dass eine umweltfreundliche Verkehrsart, die Schiene, ihre Vorzüge an der Küste so gut wie nicht ausspielen kann, wohingegen es optimale Flugverkehrsangebote gibt, dass die umweltfreundliche Bahn auf Treibstoff und Energie Steuern bezahlt, wohingegen der Triebstoff für den umweltpolitisch äußerst problematischen Flugverkehr komplett steuerfrei verbrannt wird. Kurz: Teil eines Alternativen Verkehrsplans Niedersachsen muss ein durchdachtes Konzept für eine direkte Anbindung aller ostfriesischen Inseln an die Schiene und für eine Erschließung möglichst der gesamten Küste durch die Schiene sein. Eine solche Orientierung kann an bestehenden Initiativen anknüpfen, so an die 2012 angeschobenen Projekte zur Reaktivierung der Strecken von Esens nach Norden und von Esens nach Bensersiel. Eine dafür seitens der Samtgemeinde Esens in Auftrag gegebene Studie kommt zu dem Ergebnis: »Besonders für den Fremdenverkehr ist für das Projekt ein großes Potential gegeben.«<sup>89</sup>

Ein Gesamtkonzept »Schiene – Küste – Inseln« könnte mit einem Werbeslogan verbunden sein etwa wie »100 km Küste, sieben Inseln, sechs Fährhäfen und eine Bahn: mach Urlaub vom Auto ...«

Auf die Bedeutung der niedersächsischen Binnengewässer und der sogenannten Restwasserstrassen auch für den Tourismus wurde bereits in Kapitel II, Abschnitt II verwiesen. Das enorme innerniedersächsische Potential an Freizeit und Erholungsverkehr wird bereits durch die bereits genannte Zahl von mehr als 50.000 in Vereinen registrierten Wassersportlern dokumentiert. Die notwendige Förderung dieser Form eines weitgehend sanften Tourismus ist zugleich ein

<sup>89</sup> Zitiert nach: Ostfriesen-Zeitung vom 11. September 2012.

probates Mittel, um den Rückzug des Bundes aus seiner Verantwortung für diesen Teil der Binnengewässer zu stoppen.

## 9. Güterverkehr

Das Wachstum des Güterverkehrs ist bei einer Orientierung auf eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrsorganisation grundsätzlich fragwürdig. Jegliche Zunahme von Güterverkehr ist mit einer *Zunahme von Umweltbelastung und Klimaerwärmung* verbunden. Anders als beim Personenverkehr gibt es nicht motorisierte Güterverkehre so gut wie nicht mehr bzw. sie spielen nur eine geringe Rolle (z.B. Fahrradkurriere). Letztere sind im Übrigen eher ein Sonderfall von prekärer Beschäftigung und Outsourcing (von Postdiensten); sie haben mit einer ökologischen Verkehrsorganisation wenig zu tun.<sup>90</sup>

Unabhängig von diesen grundlegenden Problemen nimmt der Güterverkehr zunehmend gesamtgesellschaftlich gesehen irrationale Züge an. Es wurde bereits darauf verwiesen, dass in den letzten zwei-einhalb Jahrzehnten der Güterverkehr massiv zunahm, wohingegen der Lebensstandard weitgehend stagniert. Die damit verbundene erhöhte Transportintensität ist grundsätzlich Teil der zerstörerischen Tendenz, die mit dem aktuellen Transportsektor verbunden ist.

Vor allem ist ein großer Teil dieser Transporte selbst fragwürdig und oft auch zerstörerisch, auf alle Fälle mit immensen gesellschaftlichen Kosten verbunden.

Es ist inzwischen knapp zwei Jahrzehnte her, dass eine von Stefanie Böge vom Wuppertal Institut vorgestellte Studie kritisch die 8447 Kilometer langen Wege ausleuchtete, die ein Joghurt-Becher zurücklegt (origineller Weise heißt die Marke »Landliebe«). Dabei handelte es sich noch ausschließlich um innereuropäische Wege.

<sup>90</sup> Die Funktion von Fahrradkurieren wurde in großen europäischen Städten in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg und bis zwei Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg von oft gut entwickelten Rohrpostnetzen wahrgenommen. Berlin beispielsweise hatte vor dem Zweiten Weltkrieg (hier: 1938) 90 Rohrpostdienststellen; das Rohrpostnetz hatte eine Länge von 351 km. Im genannten Jahr wurden in Berlin 7,9 Millionen Rohrpostsendungen abgewickelt. Das Rohrpostsystem (das in jüngerer Zeit wieder von Konzernen auf weitläufigen Werksgebäuden reaktiviert wurde) weist erhebliche Vorteile auf im Vergleich zu den eher anachronistisch und an die Zeit der »Boten« erinnernden Fahrradkurieren. Vor allem war es die Zeitersparnis, die überzeugte: Originaldokumente konnten binnen weniger Minuten Dutzende Kilometer per Druckluft quer durch den Untergrund der Großstädte befördert werden. Dieses Transportsystem für Briefe, Karten, Akten, Originaldokumente usw., galt als derart effizient, dass es nach dem Zweiten Weltkrieg in West- und Ostberlin, wo es durch Kriegseinwirkungen zu großen Teilen zerstört worden war, bis 1950 weitgehend wieder aufgebaut worden war – mit zwei getrennten Netzen, eines für Ost-, eines für Westberlin. Das Rohrpostnetz von Paris hatte gar eine Länge von 433 km und wurde erst 1984 eingestellt. Angaben nach: Berlin in Zahlen 1945, herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin, Berlin 1947, S. 242f; Ingmar Arnold, Luft-Züge – Die Geschichte der Rohrpost in Berlin und anderswo, Berlin 2000.

Die kapitalistische Globalisierung hat diese Art absurder Arbeitsteilung und Fertigungsketten weiter gesteigert. Zwei Beispiele:

2008 wurde bekannt, dass alle Walnuss-Bestandteile im Mövenpick-Eis aus China stammen. Während es sich in Europa kaum mehr lohnt, sich nach Walnüssen zu bücken oder diese vom Baum zu ernten, scheint eine Ernte in China plus ein enorm aufwendiger Transport hierher nach Deutschland profitabel zu sein.<sup>91</sup>

Im Oktober 2012 waren in Deutschland 11.200 Kinder von einer Brechdurchfall-Epidemie betroffen, offensichtlich hervorgerufen von tiefgefrorenen Erdbeeren, die in China Mitte Juni 2012 geerntet worden waren, dann eine fünfwöchige Reise bis zum Hafen Hamburg zurückgelegt hatten, von dort an den weltweit führenden Caterer Sodexo mit deutschem Sitz im hessischen Rüsselsheim geliefert wurden, die dann in verschiedenen Großküchen insbesondere in Ostdeutschland aufbereitet und schließlich Ende September in den genannten Einrichtungen als durchaus beliebte Ergänzung zu Grießbrei ausgereicht wurden. Verblüfft nahm die deutsche Öffentlichkeit zur Kenntnis, dass ein erheblicher Teil der hier konsumierten Erdbeeren inzwischen aus China kommen. Besonders irritierend wirkte dabei der Preis: Für ein Kilo Erdbeeren aus China werden 1,10 Euro bezahlt; bereits Erdbeeren aus Polen, die für rund 1,50 Euro je Kilo auf den Markt kommen, können damit nicht mehr mithalten. Ganz zu schweigen von Erdbeeren aus Westeuropa, die ab 2 Euro je Kilo in den Handel kommen.<sup>92</sup>

Ganz offensichtlich kann dem hier dokumentierten Globalisierungstrend im Transportsektor auf Ebene der Landespolitik kaum begegnet werden, von Initiativen im Bundesrat – beispielsweise zur dringend erforderlichen Anhebung und Ausweitung der *Lkw-Maut* einmal abgesehen.

Aus der Kritik an diesen zerstörerischen und energieaufwendigen internationalen Arbeitsteilungen folgen jedoch zumindest *zwei Forderungen*: Erstens muss auf Landesebene alles getan werden, um den skizzierten Trend der Gütertransportinflation nicht weiter zu verstärken – und der Aufbau von Überkapazitäten bei den Nordsee-Häfen, die im Übrigen in erheblichem Maß mit Steuergeldern finanziert werden, ist ein Beitrag zur Förderung des Transportwahns. Zum Zweiten muss in der Regierung in Hannover und im niedersächsischen Landtag alles getan werden, damit der aus niedersächsischen Kräften nicht vermeidbare Güterverkehr und dessen Wachstum so weit wie möglich auf den eher umweltverträglichen Verkehrsträgern Binnenschiff, Schiene und Rohrleitungen (Pipelines) abgewickelt wird.

Das heißt: Der Trend der vergangenen Jahrzehnte mit dem überproportionalen Wachstum des Straßenverkehrs und der deutliche Rückgang der Verkehrs-

marktanteile von Binnenschiff und Pipeline müssen gestoppt und umgekehrt werden. Im Fall von Ausbaumaßnahmen mit eher bescheidenen Etats bei Binnenwasserstraßen und Schiene (siehe unten) könnte in Niedersachsen die Transportleistung auf den Binnenwasserstraßen um 50 bis 75 % und auf der Schiene um 75 bis 100 % gesteigert werden. Bei einer Ausnutzung dieser Kapazitäten könnte auf jede weitere Steigerung des Straßengüterverkehrs verzichtet werden. Das sollte auch das erklärte Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik auf Landesebene sein.

Zum Vergleich: Auf EU- und auf Bundesebene wird für Deutschland mit einer weiteren Verdopplung des Straßengüterverkehrs bis 2025 gerechnet.

Grundsätzlich ist der Einschätzung des BUND Niedersachsen hinsichtlich einer niedersächsischen Güterverkehrspolitik zuzustimmen, wie sie im Oktober 2012 in einem Grundsatzpapier festgehalten wurde: »Nötig ist eine verkehrsträgerübergreifende, integrierte Verkehrsplanung auf Landesebene, die in der Lage ist, die weiter wachsende Lkw-Lawine aus den drei großen Nordrange-Häfen (Hamburg, Bremerhaven, JadeWeserPort in Wilhelmshaven) auf Kurzstreckenseeverkehre und auf leistungsfähige Korridore des Schienengüterverkehrs zu verlagern. Sonst wird Niedersachsen Transitland für globale Verkehrsströme und solche aus den Nachbarstaaten und anderen Bundesländern.

Der BUND schlägt vor, durch eine Offensive für Kurzstreckenverkehre (Short Sea Shipping) mit Hilfe des JadeWeserPorts das Seehafen-Hinterland deutlich von den Containerverkehren zu entlasten und dabei die Nutzung des Elbe-Seiten-Kanals zu verdoppeln. Durch gezielte Investitionen in fünf Korridore – von denen vier durch Niedersachsen führen – kann durch Kapazitätsverdopplung der Güterschiene im Seehafen-Hinterland eine Verlagerung auf die umweltverträgliche und dringend lärmreduzierte Schiene erreicht werden.«<sup>93</sup>

Die Umschlaganlagen des JadeWeserPorts eignen sich gut für einen Frachtumschlag von Megaschiffen auf kleinere Feederschiffe für den Kurzstreckenseeverkehr (Short Sea Shipping). Die EU fordert und fördert in jüngerer Zeit gerade diese Transportkette (»Meeresautobahnen«).<sup>94</sup>

Auch in den großen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven kann durch Feederschiffe ein Teil der Ladung direkt weiterverteilt werden. Dadurch erreichen auch große Megafrachter nicht ihren maximalen Tiefgang und es kann auf eine Vertiefung der Außenelbe und Außenweser verzichtet werden.

Feederschiffe können Transporte über den Nord-Ostsee-Kanal nach Polen, in die baltischen Staaten und

<sup>91</sup> Vgl. Winfried Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima, a. a. O., S. 283.

<sup>92</sup> Angaben nach: Süddeutsche Zeitung vom 8. Oktober 2012.

<sup>93</sup> BUND Niedersachsen, Sinnvolle Verkehrsplanung in Niedersachsen statt unrealistischer Wunschlisten, Oktober 2012, S.2.

<sup>94</sup> Siehe Siim Kallas, Weißbuch Verkehr 2011

nach Russland, nach Westeuropa und Teile Südeuropas übernehmen. Diese Verlagerung »from sea to sea«, »from sea to waterways« und »from road to sea« ist seit jüngerer Zeit aus umweltpolitischer Sicht vor allem deshalb attraktiv, weil Seeschifftransporte den verschärften Umweltauflagen der Internationalen Maritimen Organisation und der EU zur Begrenzung des Schwefelgehalts von Kraftstoffen sowie der Stickoxid- und Rußemissionen von Seeschiffen unterliegen.

Die entscheidenden Maßnahmen für eine solche Verlagerungs-Transportpolitik sind:

- Instandsetzung der Schleuse Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal (bereits in Durchführung befindlich)
- Neubau einer Schleuse bei Scharnebeck
- Verzicht auf die geplanten Vertiefungen von Außenweser, sowie Unter- und Außenelbe (u.a. durch den Einsatz von Feederschiffen)
- Auflage eines Programms zur Förderung von Forschung und Entwicklung sowie Betrieb von Flachwasserschiffen. Im Fall eines Schleusenneubaus wie beim Schiffshebewerk Scharnebeck sollte dieser optimal auf unterschiedliche Schiffsformen angepasst sein.<sup>95</sup>

Die Möglichkeiten für eine Verdopplung der Kapazität der Güterschiene wurde ausführlich in der bereits genannten Studie der kcw-GmbH Berlin, federführend verfasst von Michael Holzhey, dargelegt. In dieser im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellten Arbeit wird die Y-Trasse abgelehnt und anstelle dieses Großprojekts der Ausbau der folgenden Schienengüterverkehrsstrecken gefordert:

- Langwedel – Uelzen – Stendal (Wiederaufbau 2. Gleis; Elektrifizierung)
- Rotenburg – Verden (2. Gleis)<sup>96</sup>

<sup>95</sup> Siehe die im Auftrag der Delegation DIE LINKE in der Fraktion GUE/NGL im Europäischen Parlament erstellte Studie »Politische Rahmenbedingungen und technische Möglichkeiten beim Schiffbau zum Schutz des Klimas«, verfasst von Prof. Dr. Ing. Stefan Krüger und Dipl. Ing. Lennart Pundt (beide tätig am Institut für Entwerfen von Schiffen und Schiffssicherheit) vom Oktober 2010. ([http://www.ssi.tu-harburg.de/doc/webseiten\\_dokumente/ssi/veroeffentlichungen/StudieSchiffbauDieLinke.pdf](http://www.ssi.tu-harburg.de/doc/webseiten_dokumente/ssi/veroeffentlichungen/StudieSchiffbauDieLinke.pdf)).

<sup>96</sup> In der Regel wird u.a. in der UBA-Studie und in der genannten Arbeit des BUND geschrieben: »... mit Anschlusskurve im Bereich Holtum/Walle zur Strecke Uelzen-Stendal.« Tatsächlich gibt es bereits eine Spange vom Bremer Rangierbahnhof nach Sagehorn. Benötigt wird dann noch eine Spange westlich von Rotenburg auf die Strecke Rotenburg-Verden und möglicherweise die Dreigleisigkeit zwischen Sagehorn und Rotenburg mit Überwerfung über die Ferngleise.

- EVB-Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg mit Kurve in Rotenburg nach Verden.<sup>97</sup>

Eine Vorbedingung für eine größere Ausweitung des Schienengüterverkehrs im Allgemeinen und für die genannten Ausbaumaßnahmen im Besonderen ist die Realisierung des seitens der Bundesregierung seit geraumer Zeit und seitens der Deutschen Bahn AG seit dem Jahr 2012 versprochenen Programms zur Reduktion des Schienenlärms. 2009 verkündete die Bundesregierung als Ziel, den Lärm des Schienengüterverkehrs in Deutschland bis 2020 halbieren zu wollen. Die Deutsche Bahn hat 2012 dasselbe Ziel als Konzernvorgabe formuliert. Die Umsetzung dieses Ziels erfolgt äußerst schleppend. In jedem Fall übertrifft derzeit die Zunahme des Schienengüterverkehrs die Maßnahmen zur Lärmreduktion. Konkret: Die Güterschiene wird lauter und nicht leiser. Notwendig ist die Umsetzung eines wirksamen und umfassenden Programms zur Lärmreduktion des Schienengüterverkehrs.<sup>98</sup>

Ab dem Jahr 2020, so die Forderung der Umweltverbände, muss das Ordnungsrecht einsetzen, um das Fahren lauter Güterwagen zu verhindern.<sup>99</sup>

Die Ertüchtigung der Schiene muss – über die allgemeinen Maßnahmen, die zum Schienennetz in Niedersachsen oben bereits formuliert wurden – ergänzt werden um für den Schienengüterverkehr spezifische Maßnahmen wie neue Gleisanschlüsse (oftmals die

<sup>97</sup> EVB = Verkehrsbetriebe Elbe-Weser. Kaum beachtet wurde bisher die Tatsache, dass die Y-Trasse von Schienengüterverkehrsunternehmen allein wegen der enormen Kosten gemieden werden würde. Dazu schrieb Prof. Thomas Siefer bereits im Jahr 2007 in seiner Studie: »Nutzung der Y-Trasse durch den Güterverkehr (...) Die Neubaustrecke ist nach dem Trassenpreissystem der DB Netz AG der Kategorie »Fernverkehrsstrecke Fplus« zuzuordnen. Die bestehende Strecke von Hamburg nach Hannover gehört zur Kategorie »Fernverkehrsstrecke F2«. Der Trassenpreis inkl. Auslastungsfaktor der Neubaustrecke von 9,48 Euro je Kilometer entspricht rd. 284 % des Preises der bestehenden Strecke von 3,34 Euro je Kilometer. Dieser finanzielle Mehraufwand rechnet sich nur für hochwertige Güter.« Prof. Thomas Siefer, Ertüchtigung des norddeutschen Eisenbahnnetzes für den wachsenden Schienengüterverkehr, verfasst für die Stiftung der Bauindustrie Niedersachsen – Bremen – Hannover, Hannover Juni 2007, S. 28. Es handelt sich hier um ein vergleichbares Phänomen wie im Fall der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm (über die Schwäbische Alb), auf der angeblich auch Güterzüge verkehren sollen, die jedoch lt. Aussage von Verkehrsexperten dort allein wegen des hohen Trassenpreises nicht verkehren werden.

<sup>98</sup> In einer ersten Fassung dieses Textes fand sich die folgende Formulierung, wie sie auch bei vielen Umweltverbänden zu lesen ist: »Zu fordern ist eine vollständige Umrüstung aller Güterwagen, die auf dem deutschen Netz verkehren, auf Verbundstoff-Bremssohlen, die Sanierung der am höchsten belasteten Wohngebiete und die Umsetzung der im Konjunkturprogramm II erprobten sogenannten innovativen Maßnahmen (Schienenschleifen, zusätzliche Maßnahmen am Gleis, an Brücken usw.)«. Dazu merkte Eberhard Happe als Sachverständiger und u.a. ehemaliger Lokführer an: »In der Schweiz und am Brenner, wo permanent gebremst werden muss, mögen ja die Paarung Stahlrad-Verbundstoff eine Lärminderung bewirken. Aber was macht denn an den Güterzügen, die durch Niedersachsen fahren und die praktisch gar nicht gebremst werden, Krach? Da klappern die Bremsgestänge (das tun sie bei Grauguss und Verbund!), da dröhnen die Wände der leeren Großraumwagen und die Fischbauch-Wangen der Containerwagen. Die DB AG will lediglich Steuergeld abrufen.« Danach ist die Konzentration auf die Bremsen im Schienengüterverkehr ein Irrweg; entscheidend wären lärmindernde Investitionen in das gesamte rollende Material und in die Infrastruktur. Offensichtlich ist eine breitere Debatte zum Thema Lärmreduktion der Güterschiene erforderlich.

<sup>99</sup> BUND-Studie, a.a.O., S. 5.

Reaktivierung von Gleisanschlüssen, die im Zeitraum 1996 bis 2010 abgebaut wurden) und der Neubau bzw. die Reaktivierung regionaler Güterbahnhöfe.

## **10. Infrastrukturpolitik – eine Zusammenfassung**

In der Verkehrswege-Infrastrukturpolitik des Landes Niedersachsen müssen zukünftig die folgenden fünf Grundsätze gelten:

(1) In Niedersachsen entspricht die Infrastruktur für das zu Fuß Gehen und für das Radfahren deutlich nicht den Möglichkeiten und Anforderungen.

**Fazit:** Die dem nichtmotorisierten Verkehr gewidmete Infrastruktur wird deutlich ausgebaut, gegebenenfalls auf Kosten von Flächen, die derzeit dem motorisierten Individualverkehr und dem Lkw-Verkehr gewidmet sind. Grundsätzlich ist dabei dem ADFC zuzustimmen, der in einer Stellungnahme zu einer ersten Fassung dieses AVN schrieb: »Unsere Straßen sind Lebensraum für Menschen und Verkehrsraum für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer. Unsere Straßen sind nicht in erster Linie Verkehrsraum für Pkw und Lkw«. <sup>100</sup>

(2) Das Land hat genug Straßen – und perspektivisch eine zu große versiegelte Fläche, die allein dem Straßenverkehr dient.

**Fazit:** Es werden keine neue Straßen gebaut.

(3) Das Schienennetz und die Bahnhöfe in Niedersach-

sen wurden massiv abgebaut. Gleichzeitig gab es in der Schientechnik erhebliche technische Fortschritte, die die Chancen für die Schiene qualitativ verbesserten.

**Fazit:** Das Schienennetz muss drastisch erweitert, vielfach reaktiviert werden; der Schienenverkehr muss massiv wachsen. Eine Flächen- und Bürgerbahn muss realisiert werden.

(4) Die ständige Steigerung des stofflichen Gütertransports ist kritisch zu sehen, da damit vielfach regionale Wirtschaftsstrukturen zerstört werden. Es drohen deutliche Überkapazitäten in den Nordsee-Häfen.

**Fazit:** Die Pläne zum weiteren Ausbau der Hafenskapazitäten müssen überprüft werden. Notwendig ist eine enge Koordination und die Abstimmung zwischen allen deutschen Häfen bzw. mit den entsprechenden Landesregierungen und möglichst auch mit den Regierungen der Nachbarländer Niederlande, Belgien und Frankreich.

(5) Bei den Binnenwasserstraßen des Landes werden die Projekte zur Ausbaggerung von Elbe, Weser und Ems abgelehnt. Befürwortet wird eine Optimierung der bestehenden Binnenwasserstraßen, auch mit dem Ziel der Aufnahme von Flachwasserschiffen.

**Fazit:** Die Binnenwasserstraßen des Landes Niedersachsen sind ein nicht gehobener Schatz – sie müssen (wieder) zum wesentlichen Transporteur im Güterverkehr werden.

<sup>100</sup> Stellungnahme des ADFC zum AVN (Fassung vom 15.11.2012) vom 18. November 2012, verfasst von Dr. Jens Schütte.

## V. Die drei Totschlagargumente »Das lässt sich nicht bezahlen«, »Damit werden die Arbeitsplätze in der Autobranche bedroht« und »Dafür gibt es keine Mehrheiten« – und die Gegenargumente



Einem alternativen Verkehrsplan Niedersachsen wird in jedem Fall entgegengehalten werden, »sowas« lasse sich nicht finanzieren. In Zeiten knapper öffentlicher Gelder würde mit einem solchen AVN nach Art einer Modelleisenbahn verfahren und eine Verkehrs-Wunschwelt gebastelt, für die schlicht und einfach das Geld fehle. Sodann wird einem Plan »Niedersachsen – sattelfest und bahnverwachsen« mit dem Verweis begegnet werden, gerade dieses Land, in dem das heimliche Wirtschaftszentrum Wolfsburg sogar im ICE als »Autostadt« angekündigt wird, sei »vom Auto abhängig« – ein Alternativer Verkehrsplan Niedersachsen gefährde aber genau diese lebenswichtigen Arbeitsplätze. Ein solches Projekt sei damit selbstzerstörerisch. Schließlich wird gegen ein solches Projekt argumentiert, »für sowas« gebe es »keine Mehrheit; das sei doch ein typisches Projekt, das eine kleine Minderheit vertrete; demokratisch lasse sich dieses nicht verwirklichen.

Tatsächlich handelt es sich hier um *drei Totschlagargumente*, die nur auf den ersten Blick überzeugen.

### I. Finanzierung des AVN bzw. was kostet uns ein »Weiter so«?

Beginnen wir mit dem ersten Argument, wonach ein solcher alternativer Plan nicht finanzierbar sei. Natürlich kostet die Umsetzung des hier skizzierten Projektes viel Geld. In einer ersten überschlägigen Rechnung kommen wir auf zehn Milliarden Euro für den Alternativen Verkehrsplan bei einer Realisierung in 15 Jahren und damit bis zum Jahr 2027 und dabei in einer ersten AVN-Stufe bis zum Jahr 2020 auf rund 4,5 Milliarden Euro. Das sind jährliche Investitionen in Höhe von 750 bis 800 Millionen Euro. Die größten Summen müssten für das Schienennetz aufgewendet werden. Das ist berechtigt, da – neben der Verkehrsmeidung – die erforderliche Verlagerung von Pkw-, Lkw- und Luftverkehr nur dann stattfinden können, wenn das Schienennetz für einen eng vernetzten Nah, Regional- und Fernverkehr optimal ausgebaut ist. Einige Positionen sind als *zusätzliche* Investitionen zu den bereits geplanten zu sehen (z.B. beim Radwegbau oder bei Position 10, dem Programm zur Förderung einzelner ÖPNV-Projekte).



<b>I</b>	<b>Art der Investitionen</b>	<b>AVN Stufe I bis 2020 Mio Euro</b>	<b>AVN Stufe II bis 2027 Mio Euro</b>	<b>Gesamter AVN Mio Euro</b>
2	Sonderprogramm Strukturpolitik Verkehrsvermeidung/kurze Wege	250	250	500
3	Fahrradwege/Fahrradstreifen/Radschnellwege/Programm zur Förderung des Baus von Fahrradabstellplätzen <sup>101</sup>	70	80	150
4	Wiederaufbau des niedersächsischen Schienennetzes (elektrifiziert; je km 3,5 Mio) Gesamt: 1500 km; AVN St. I = 500 km	1.750	3.500	5.250
5	Schienennetz: Verwirklichung der aufgelisteten Schienenprojekte (Streckenreaktivierung u. begrenzter Neubau (gesamt ca. 500 km))*	(1.750)	(1.750)	-
6	Elektrifizierung – im Bestandsnetz 1800 km (bei 1,25 Mio Euro) je km	1.125	1.125	2.250
7	Fond zum Erwerb von Bahnhöfen durch Kommunen (Kosten je Bahnhof aktuell bei 25.000 bis 50.000 Euro)	25	25	50
8	Bahnhofs-Reaktivierung (mit wenigen Neubauten) (250 Bahnhöfe zu je 2 Mio)	300	200	500
9	Hinterlandanbindung der Häfen per Schiene**	350	350	700**-
10	Landesprogramm zur Unterstützung von ca. 12 Einzelprojekten im ÖPNV (u.a. Braunschweig RegioBahn)	600	600	1.200
11	Binnenschifffahrtswege – Optimierung und Schleusen-Anpassungen (u.a. Schleuse Scharnebeck)	250	250	500
12	Programm »mobil im ländlichen Raum«	100	150	250
13	Kommunikationsprogramm »Niedersachsen – sattelfest und bahnverwachsen«	25	25	50
<b>14</b>	<b>Gesamt</b>	<b>4.845</b>	<b>6.555</b>	<b>11.400</b>

\* Bereits in den Positionen 4 und 6 berücksichtigt \*\* Ergänzende Ausgaben; teilw. Bereits in Pos. 4 + 6 enthalten

**Tabelle 4:** Kostenschätzung eines alternativen Verkehrsplans »Niedersachsen – öffentlich mobil und bahnverwachsen«

In der folgenden Tabelle 3 sind die wichtigsten Kostenblöcke zusammengefasst.<sup>101</sup>

Den Kosten für eine nachhaltige Verkehrsorganisation stehen die Kosten für eine Verkehrspolitik des »Weiter so« gegenüber. Eine Auswahl dieser Kosten wird in Tabelle 4 dokumentiert. Dabei gingen wir eher konservativ vor, womit gesagt sein soll: Die Kosten, die bei einer Fortsetzung dieses zerstörerischen

Wegs der Verkehrspolitik anfallen, dürften nochmals deutlich höher liegen. So rechneten wir keine großen, aber doch zu erwartenden Preissteigerungen bei den aufgeführten Verkehrsprojekten ein und stützen uns hier im wesentlichen auf vorliegende offizielle Berechnungen und Schätzungen. Bei der Y-Trasse wird von diesem Grundsatz etwas abgewichen; es werden nicht die behaupteten Investitionssummen aus dem Bundesverkehrswegeplan (von nur knapp 1,3 Milliarden Euro) übernommen, allerdings wird mit dem Umweltbundesamt (kcw-Studie) dennoch eine offizielle Institution als Quelle genutzt. Nicht enthalten sind viele versteckte Kosten der Autogesellschaft wie solche der Kommunen für Parkhäuser, Stellplätze für Pkw.

<sup>101</sup> Siehe den – von der Landtagsmehrheit abgelehnten – Antrag der Landtagsfraktion DIE LINKE. zum Doppelhaushalt 2012/13, der eine Anhebung der Mittel für den »Bau und die Instandhaltung von Radwegen an Landesstraßen« um jährlich 10 Mio Euro fordert.

Lfd. Nr.	Art der Kosten	Kosten In Mio Euro	Bemerkungen/ Quellen
1	12 Straßenprojekte wie Erweiterung A7 u. A1 auf 12 Spuren	630	Investitions-Rahmenplanung 2011-2015 f. Verkehrsinfrastruktur des Bundes
2	A22 (A20) Drochtersen – Westerstede	1.270	wie oben
3	A39 Wolfsburg – Lüneburg	1.100	wie oben
4	22 Kleinere Autobahn- u. Bundesstraßen-Projekte (u.a. 12 Ortsumfahrungen)	900	wie oben
5	Straßenprojekte des Bundes in Nds nach 2015 und bis 2025	1.000	Bei Fortsetzung der bisherigen Investitionspolitik des Bundes
6	Gemeindestraßen	300	jährlich gut 30 Mio
7	Y-Trasse	4.000	BUND; kcw/Umweltbundesamt
9	Ausbaggerung (»Fahrrinnenanpassung«) Elbe, Weser u. Ems	750	...
10	Mauteinnahmenverluste durch neue PPP-BAB-Ausbauprojekte (z. B. A7)	500	Erfahrungswerte beim PPP-Ausbau A1 HH-HB
<b>11</b>	<b>Zwischensumme</b>	<b>10.450</b>	
12	Externe Kosten (Reduktion der externen Kosten um rund ein Drittel)*	30.000	Studie Infrac / IWW anteilig für Nds
<b>13</b>	<b>Gesamt</b>	<b>40.450</b>	

\*Siehe unten im Text und Anmerkung 76

**Tabelle 5:** Einzusparende Kosten einer »Weiter so-Verkehrspolitik« bis zum Jahr 2025/27

Der reine Abgleich der Kosten für eine alternative Verkehrsorganisation mit den Kosten für eine Politik des »Weiter so« ergibt: Beide Kosten-Blöcke liegen auf vergleichbar – hohem – Niveau von gut 11,5 bzw. 10,5 Milliarden Euro (siehe Tabelle 4, 14. Zeile und Tabelle 5, 11 Zeile).

Der qualitative Unterschied besteht allerdings darin, dass das eine Mal der Weg der zerstörerischen Kohlendioxid-lastigen Verkehrsorganisation und das andere Mal der Weg einer nachhaltigen Verkehrswende finanziert wird.

Grundsätzlich geht es nicht darum, zusätzliches Geld einzusetzen. Es geht darum, Gelder, die im Verkehrsbereich für das »Weiter so« ausgegeben werden sollen, *umzuschichten* in die Realisierung der Verkehrswende und einen AVN.

Das wird auch dann besonders deutlich, wenn bei den Kosten des »Weiter so« die externen Kosten Berücksichtigung finden. Das sind Kosten der bestehenden Verkehrsorganisation, die im gegenwärtigen Verkehrsmarkt den Verkehrsteilnehmern nicht angelastet werden (daher »externe« Kosten), die jedoch durchaus in der einen und anderen Form und teilweise zu späteren Zeitpunkten zu bezahlen sind – sei es in Form von Toten und Verletzten (wo die Kosten nur teilweise in Euro zu beziffern sind), sei es in Form von gesundheitlichen Schäden als Resultat von Schadstoffemissionen, sei es in Form von Lärmschäden, sei es in Form von Zersiedelung, Landschafts-Versiegelung und nicht zuletzt in Form von Klimaschäden. Bei den Schätzungen für diese externen Kosten des Verkehrs wurden die Berechnungen der Institute Infrac und IWW (Zürich/Karlsruhe) zugrunde gelegt, die für die

EU erstellt wurden und die wir auf Niedersachsen und den genannten Zeitraum herunter gebrochen haben.<sup>102</sup>

Ein erheblicher Teil dieser externen Kosten des Verkehrs – zu mehr als 90 Prozent handelt es sich dabei um die externen Kosten des Straßen- und des Luftverkehrs – wurde im Fall der Umsetzung eines AVN entfallen. Mit anderen Worten: Im Fall einer Politik des »Weiter so« sind diese Kosten in jedem Fall in Anrechnung zu bringen.

**Fazit:** Ein Alternativer Verkehrsplan Niedersachsen kostet kein zusätzliches Geld. Er lässt sich aus den Mitteln finanzieren, die für die bisherige Verkehrspolitik eines »Weiter so« bereits eingeplant sind. Im Gegenteil: Mit einer alternativen Verkehrsplanung lässt sich Geld sparen – und bleibt Menschen, Umwelt und Natur viel erspart.

## **2. Bedrohte Arbeitsplätze – durch wen? Und: Neue »gute Arbeit« durch AVN<sup>103</sup>**

Ein Alternativer Verkehrsplan Niedersachsen mit seiner doch weitreichenden Kritik an Umfang und Expansion des Individuellen motorisierten Verkehrs sieht sich schnell mit dem Thema »Arbeitsplätze in der Automobilherstellung« konfrontiert. In Niedersachsen spielen die Automobilindustrie, und dabei in erster Linie Volkswagen einschließlich der Zulieferer und mit allen Vorprodukten wie Stahl, Elektronik und Gummi/Reifen zweifellos eine bedeutende Rolle.

Bezogen auf die Beschäftigung ergibt sich das folgende Bild: Es gibt knapp 90.000 Arbeitsplätze direkt in der Automobilindustrie, vor allem bei Volkswagen in den Werken Wolfsburg (49.000), Hannover (11.700), Braunschweig (5.400), Emden (7.300), Salzgitter 5.400 und Osnabrück (1.800)<sup>104</sup> sowie den VW-Tochtergesellschaften AutoVision mit fünf Standorten in Niedersachsen (5.000) und Financial Services (4.500). In der Stahlerzeugung in Salzgitter sind rund 10.000 Menschen beschäftigt, die Herstellung von Reifen für PKW wurde bei der Continental in Hannover eingestellt. In und um die Automobilstandorte herum gibt es Zulie-

ferbetriebe (beispielsweise Conti-Teves in Gifhorn), Ingenieursdienstleister (IAV, Gifhorn), Logistikunternehmen (Schnellecke, Wolfsburg), Instandhaltungs- und Reinigungsbetriebe sowie gewerbsmäßige Leiharbeit, wo zusammen nochmals gut 10.000 Menschen mit ihrer Arbeit direkt mit der Automobilfertigung verbunden sind.

Alles in allem müssen etwa 120.000 Arbeitsverhältnisse der Automobilproduktion zugeordnet werden.

Bei fast 3,8 Millionen Erwerbstätigen, wovon wiederum 2,5 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind, relativiert sich die Bedeutung der Beschäftigung in der KFZ-Herstellung damit deutlich. Diese Auto-Arbeitsplätze machen 4,4 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Lohnabhängigen im Bundesland Niedersachsen aus. In stark monostrukturierten Gebieten wie Wolfsburg und Umgebung sieht das allerdings anders aus. Hier hängt die gesamte ökonomische Entwicklung tatsächlich am Auto.<sup>105</sup> Hier zeigt im übrigen der VW-Konzern im eigenen Werksverkehr, wie fatal sich die Konzentration auf das Auto und die Ignoranz gegenüber der Alternative Schienenverkehr auswirkt (siehe Kasten).

Andere Wirtschaftsbereiche in Niedersachsen haben bezüglich der Beschäftigung eine deutlich größere Bedeutung, so zum Beispiel der Öffentliche Dienst (1.200.000), Handel und Gastgewerbe (1.000.000), Versicherungs- und Finanzwirtschaft (570.000). Selbst die Agrarwirtschaft mit Land-, Forst- und Fischereibetrieben kommt mit 150.000 auf mehr Arbeitsplätze.<sup>106</sup> Auch die Bahn und die Bahnindustrie, ebenfalls »Mobilitätsdienstleister«, sind in diesem Bundesland bei der Beschäftigungssituation von erheblicher Bedeutung: So im Fall von Siemens Mobility in Braunschweig (3.000), von Alstom/LHB in Salzgitter (2.700), von MAN Salzgitter (vormals Büssing, 3.000) sowie bei der Bahn selbst (ca. 30.000) und bei Unternehmen des ÖPNV (ca. 10.000).

Insgesamt bringt es dieser »Block Mobilitäts-Jobs außerhalb der Autoindustrie und ihrer Zulieferer« auf knapp 50.000 Jobs.

<sup>102</sup> In der genannten Studie werden die externen Kosten des Straßen- und Luftverkehrs für Deutschland auf jährlich rund 77 Mrd. Euro beziffert. Damit entfallen auf Niedersachsen rund 7 Mrd. Euro an externen Kosten des Straßen- und Luftverkehr. Im hier gewählten Zeitraum von 15 Jahren sind dies gut 100 Mrd. Euro. Unterstellt wird, dass ein AVN in diesem Zeitraum mindestens ein Drittel dieser externen Kosten – also 33 Mrd. Euro – reduziert. Quelle: INFRAS, Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland – Aufdatierung 2005, Bern 2007, verfasst im Auftrag der Allianz für die Schiene. Anzumerken ist, dass in den vorausgegangenen Berechnungen der externen Kosten, wie sie von den Instituten INFRAS und IWW durchgeführt wurden, doppelt so hoch angegeben wurden. Die erstaunliche Halbierung kam zustande, weil inzwischen auf Empfehlung des Umweltbundesamtes die Kosten für eine Tonne Kohlendioxid von 140 Euro auf 70 Euro halbiert wurden. Im vorliegenden Fall des AVN wählten wir diese aktuelle, deutlich niedrigere und zu problematisierende Berechnung. Siehe dazu die kritische Auseinandersetzung mit diesen veränderten Berechnungen bei W. Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima, a.a.O., S. 48 f.

<sup>103</sup> Der folgende Abschnitt basiert weitgehend auf einer Erarbeitung von Stephan Krull, Rosa Luxemburg-Stiftung Niedersachsen und ehemaliger Betriebsrat bei VW.

<sup>104</sup> Bei VW Osnabrück handelt es sich vor allem um Teile des von VW übernommenen Karmann-Werks.

<sup>105</sup> Das entspricht grundsätzlich den Ergebnissen in anderen Bundesländern, die stark von der Autoindustrie geprägt sind. Eine Ausarbeitung zu Baden-Württemberg aus dem Jahr 2011 ergab: In diesem klassischen Autoland (wo Daimler, Porsche und Audi stark vertreten sind) gibt es 180.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in der Autoindustrie einschließlich deren Zulieferer. Bereits im baden-württembergischen Maschinenbau arbeiten mit 275.000 wesentlich mehr Lohnabhängige. Siehe Winfried Wolf, Bahnsinniges Baden-Württemberg – Programm zum Ausbau des Schienennetzes und des Schienenverkehrs in Baden-Württemberg – eine Alternative zu Stuttgart 21 und zur Neubaustrecke über die Schwäbische Alb, Dezember 2011.

<sup>106</sup> Generell wurden die vor- und nachgelagerten Arbeitsplätze jeweils nicht mit gezählt.

## Verstopfte Autostadt: VW und Schiene, das wird wohl nix!

Stephan Krull,

Vorsitzender Rosa-Luxemburg-Stiftung Niedersachsen,  
ehem. Mitglied des Betriebsrates bei VW in Wolfsburg

Von einem Mobilitäts-Unternehmen ist zu erwarten, dass der Berufsverkehr vor der Haustür optimal gelöst ist – Welch ein Irrtum! Über Jahrzehnte und bis in die 1980er Jahre hinein gab es die »blauen Busse« des VW-Werksverkehrs. Dann wurden Parkplätze betoniert und Arbeitszeiten flexibilisiert, es wurden Parkhäuser gebaut und Zulieferer angesiedelt. Doch immer sind Parkgelegenheiten so überfüllt wie die Zufahrtstraßen. Das bedeutet: ewige Staus, horrende Zeitverluste und heftige Nervenbelastung. Eine »marktwirtschaftliche« Lösung wird schon geplant: die »Bewirtschaftung« der Parkplätze; dann zahlen die Beschäftigten für die Fahrt zur Arbeit, und lassen einen weiteren Teil des Lohnes für das Parken beim Arbeitgeber.

Je eine Stunde Fahrt über die A2 von Hannover oder von Magdeburg, je 1 ½ Stunden über die B4 von Uelzen oder von Osterode, eine Stunde mit dem ICE von Berlin nach Wolfsburg, ebenfalls eine Stunde mit dem Zug von Wolfenbüttel und von Salzgitter, gar 1 ½ Stunden Bahnfahrt von Celle nach Wolfsburg. Die Idee, experimentell für urbane Zentren den Verkehr zur Expo 2000 in Hannover optimal zu gestalten (es wurden 40 Millionen Gäste erwartet) lehnte das Unternehmen ab. Dass es kein Chaos gab, lag daran, dass zur Expo schlicht nur die Hälfte Gäste kam.

50.000 Beschäftigte pendeln aus einem Umkreis von bis zu 200 km täglich zu VW, der Verkehr stößt an seine Grenzen – »das erfordere neue Verkehrssysteme«, so der Oberbürgermeister der autogerechten Stadt: »Wir müssen einen Straßen-unabhängigen Nahverkehr aufbauen, und das schnell.«<sup>107</sup> Bernd Wehlauer (SPD, gleichzeitig VW-Betriebsrat) sah es nicht anders. Immer breitere Straßen und größere Parkhäuser würden nicht helfen. Der OB sah eine Monorail (aufgeständerte Einschienenbahn ähnlich der Magnetschwebbahn, King-Abdullah-Airport in Saudi Arabien)<sup>108</sup> zumindest als eine »sehr interessante Alternative«. Damit könnten die Menschen zwischen Fallersleben und dem Allerpark bis ins Werk transportiert werden, andere Pläne sahen eine Monorail von Braunschweig über den Flughafen bis Wolfsburg vor. Ein Gesamtverkehrskonzept scheint im Mobilitätskonzern Volkswagen nur dann eine Kategorie zu sein, wenn von Megacities wie Mumbai, Mexiko D.F. oder Sao Paulo die Rede ist. Denn: Die Monorail ist mit keinem anderen System kompatibel.

Und was ist mit der guten, alten Bahn? Die Strecke von Braunschweig über Lehre nach Wolfsburg wurde

stillgelegt. Eine neue Strecke nur einspurig für ICE und Güterverkehr gebaut. Der Nahverkehr kann zurzeit nur im Stundentakt pendeln. Trotzdem verzeichneten die Fahrgastzahlen von 2002 bis 2011 einen Zuwachs von 165 Prozent.<sup>109</sup> Eine moderne S-Bahn für die Region unter Einschluss vorhandener Straßenbahnen scheitert an bornierter Kirchturmpolitik. Die Firma Bombardier hat sich schon auf einen Referenzauftrag aus Wolfsburg gefreut. »Wir sind in Gesprächen mit VW und der Stadt«, sagt ein Bombardier-Sprecher. »Und wir sind sehr erfreut, dass die Idee der Monorail in Wolfsburg so gut ankommt.«<sup>110</sup>

Die »Agenda-21-Gruppe« der Stadt ist sich sicher, dass die Entlastung der Straßen im Interesse von VW ist, denn es gäbe keine schlechtere Werbung für ein Auto, als wenn man im Stau steht!

Im Internetforum »Drehscheibe« wurde auch so über dieses Projekt diskutiert: »Für die Aufnahme des Verkehrs mit Dieseltriebwagen wären vermutlich nur ein paar Bahnsteigeinrichtungen, Signalanlagen und eine Bestellung des Verkehrs über die LNVG notwendig. Viel zu kostengünstig. ... Ansonsten würden bei einem einfachen SPNV von/bis VW-Werk (ähnlich wie bei der BASF Ludwigshafen) plötzlich wirklich Leute mitfahren. Und am Ende kommen dann die Wünsche, dass man diesen Verkehr ins Umland, womöglich bis Helmstedt, Braunschweig, Wittingen ausweitet. ... Da würde ja die Gefahr bestehen, dass der gemeine Ostniedersachse sich keinen VW, sondern ein Monatsicket kauft. ... Hallo, dass die VW-Mitarbeiter auch den ÖPNV nutzen, scheint nicht bekannt zu sein, leider ist die Infrastruktur diesbezüglich unter aller Sau: für 20 km Busfahrt muss man eine Stunde rechnen. Der Zugverkehr nach WOB wird von den Mitarbeitern jetzt schon stark genutzt. Da das Werk aber etwas größer ist, hat man vom Bahnhof die Möglichkeit, mit dem Bus ins Werk zu fahren, was aber auf Grund des starken Verkehrs auch eine Katastrophe ist. ... Wie war das denn mit dem Konzept, Salzwedel und Klötze an das VW Werk anzuschließen? Wer wollte Personenzüge darauf ausrichten, zu attraktiven Zeiten Züge von und nach Wolfsburg zu fahren und die Altmark anschließen? Davon redet niemand mehr, dieses Projekt hat man still und heimlich begraben. Selbst wenn VW alleine diese Strecke komplett wieder aufbauen würde, würden sie sich keinen Zacken aus der Krone brechen. ... Also: Schiene und VW, das wird wohl nix!«<sup>111</sup>

Und die Autostadt Wolfsburg steht weiterhin im Stau – Symbol für die Notwendigkeit einer alternativen Verkehrspolitik nicht nur für Niedersachsen!

<sup>107</sup> Wolfsburger Allgemeine, 25.2.2012

<sup>108</sup> [www.bombardier.com/files/de/supporting\\_docs/image\\_and\\_media/projects/BT-4589-King\\_Abdullah-LT.jpg](http://www.bombardier.com/files/de/supporting_docs/image_and_media/projects/BT-4589-King_Abdullah-LT.jpg), siehe auch Wikipedia, »Einschienenbahn«.

<sup>109</sup> Wolfsburger Nachrichten, 202.2012

<sup>110</sup> Wolfsburger Allgemeine, 13.1.2012

<sup>111</sup> <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?2,5659937,page=all>

Die folgende Tabelle 6 fasst diese Strukturdaten der niedersächsischen Beschäftigung zusammen.<sup>112</sup>

Bevölkerung / Einwohner	7,9 Mio. €
Altersgruppen 20 – 60 Jahre	4,3 Mio. €
Altersgruppen 15 bis 68 Jahre	5,4 Mio. €
Erwerbstätige	3,7 Mio. €
Sozialversicherungspflichtige	2,5 Mio. €
Offizielle Zahl der Erwerbslosen	0,3 Mio. €
Bruttoinlandsprodukt	220 Mrd. €
BIP je Erwerbstätigen	60.000 €
Durchschnittsverdienst je Arbeitnehmer (brutto)	38.000 €
Export	75 Mrd. €
Beschäftigte SV-pflichtig	2.500.000 €
Öffentlicher Dienst, Erziehung, Gesundheit	1.200.000 €
Handel, Verkehr, Gastgewerbe	1.000.000 €
Verarbeitendes Gewerbe	500.000 €
Baugewerbe	200.000 €
Landwirtschaft	150.000 €
KFZ Herstellung	110.000 €
Maschinenbau	50.000 €
Gummi- & Kunststofffertigung	40.000 €
Chemie & Pharma	30.000 €

**Tabelle 6:** Ökonomische Bedeutung der Automobilindustrie für Niedersachsen – ausgewählte Daten für das Jahr 2011<sup>107</sup>

An dieser Stelle ist die *Dynamik der Arbeitsplatz-Entwicklung* in den unterschiedlichen Sektoren von Bedeutung: So hat das spezifische Gewicht der Automobilproduktion in Niedersachsen bezogen auf die Beschäftigung in den letzten Jahren erheblich *abgenommen*. Allein in den niedersächsischen Werken der VW AG waren bis vor gut 20 Jahren rund 40.000 Menschen mehr beschäftigt als gegenwärtig. Die Zahl der Karmann-Arbeitsplätze in Osnabrück lag drei Mal höher als das, was jetzt aus diesen Auto-Jobs in das VW-Imperium überführt wurde.

Die aktuelle Krise, die 2008 begann, hat zum weiteren Abbau von Arbeitsplätzen geführt. Es werden bereits Produktionskapazitäten stillgelegt. Für 2013 ist mit einem neuen Aufbrechen der weltweiten Krise der Autoindustrie zu rechnen – mit negativen Folgen vor allem für alle Hersteller von kleineren und Mittelklasse-Pkw, wie dies VW ja durchaus einer ist. Dabei sollte auch bedacht werden, dass bei anhaltender Automobil-Absatzkrise die Gefahr der Verlagerung dieser Industrie-Arbeitsplätze in Billiglohnländer besteht.

Zukunftsträchtig sind in Niedersachsen andere Branchen. Bei Umsetzung eines alternativen Verkehrskonzeptes für Niedersachsen ist mit einem erheblichen Beschäftigtenaufbau in den Bereichen des Fahrzeugbaues von Bussen und Bahnen, im Infrastrukturbau (Schiene, Oberleitungen) sowie in Dienstleistungsbereichen des Öffentlichen Verkehrs zu rechnen. Dadurch werden die Arbeitsplatzverluste im Automobilbau ausgeglichen. Auch Branchen wie der Tourismus werden aus Sicht der Landesregierung als Wachstumssektoren ausgewiesen.

**Fazit:** *Ein alternativer Verkehrsplan bedroht keine Arbeitsplätze. Er stellt vielmehr eine Chance zur Schaffung vieler zehntausend neuer nachhaltig gesicherter Arbeitsplätze dar – und zwar Jobs im Sinn von »guter Arbeit«, wie sie unter anderem der DGB fordert, also Arbeit in zukunftsfähigen Sektoren, die als sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze mit hohen sozialen und Lohn-Standards auszustatten sind. Es gibt auch heute bereits ein gutes halbes*

*Dutzend anderer Branchen und Bereiche, die, ohne dass es eine Politik der Verkehrswende geben würde, deutlich wichtiger und dynamischer sind als die Jobs in der Autobranche. Die Arbeitsplätze in der Autoindustrie sind sogar strukturell gefährdet.*

<sup>112</sup> Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), Jahresbericht 2011.

### 3. Die Mehrheit für die Alternative kann gewonnen werden

Somit bleibt das dritte Totschlagargument, das nach den fehlenden Mehrheiten. Richtig ist: In der veröffentlichten Meinung gibt es keine Mehrheit für einen Plan »Niedersachsen – sattelfest und bahnverwachsen«. Es ist allerdings ein Trugschluss, diese veröffentlichte Meinung, die massiv von den Interessen derjenigen geprägt ist, die als Anzeigenkunden die Medien-Industrie finanzieren, gleichzusetzen mit der Meinung in der Bevölkerung.

Nehmen wir ein banales Beispiel. In der veröffentlichten Meinung gibt es einen Konsens darüber, dass die Tempofreiheit, die es in der Bundesrepublik Deutschland auf einem größeren Teil des Autobahnnetzes gibt – faktisch handelt es sich da um eine nach oben offene Raser-Skala –, eine Art deutsches Kulturgut sei und demnach ein allgemeines Tempolimit nicht durchzusetzen ist. Als im Oktober 2007 in Hamburg ein SPD-Parteitag tagte und ein Antrag einer Basisorganisation nach einem allgemeinen Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen völlig überraschend eine Mehrheit unter den Delegierten fand, erklärten nur wenige Stunden später Vertreter der Parteirechten (Peter Struck) wie der Parteilinken (Andrea Nahles), eine solche Forderung sei »in Deutschland nicht durchsetzbar«. Diese Leute haben ebenso recht wie sie die Unwahrheit sagen. Die Forderung nach einem Tempolimit stößt auf den massiven Widerstand der Autoindustrie und ihrer Lobby; sie ist auf parlamentarischer Ebene ohne Druck von unten kaum durchsetzbar. Immerhin wurde die Bundesregierung in den Jahren 1998 bis 2005 von SPD und den Grünen gestellt. Beide Parteien treten für ein Tempolimit auf Autobahnen ein. Doch in der immerhin siebenjährigen Amtszeit dieser rot-grünen Koalition gab es seitens dieser Parteien oder der Regierung selbst nicht einen einzigen Antrag auf ein solches allgemeines Tempolimit.<sup>113</sup>

Doch die Mehrheitsverhältnisse im Bundestag entsprechen nicht den Mehrheitsverhältnissen in der Bevölkerung. Seit der sogenannten Ölkrise des Jahres 1973 gibt es in Westdeutschland und seit dem Jahr 1990 gibt es in Gesamtdeutschland klare Mehrheiten für ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen. Selbst unter ADAC-Mitgliedern votierte mehrmals eine Mehrheit für eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung.

Grundsätzlich sind die Chancen für eine Politik der Verkehrswende im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts deutlich gewachsen. Es handelt sich dabei um eine echte Wende und um eine Jahrhundert-

<sup>113</sup> Es sei angefügt, dass im Jahr 1999 die PDS-Fraktion im Bundestag einen Antrag auf eine maximale Geschwindigkeit von 130 km/h auf allen Autobahnen stellte (Drs. 14/1082). Er wurde im Jahr 2001 mit den Stimmen von CDU/CSU, FDP, SPD und Teilen der Grünen abgelehnt. Ein Teil der Grünen enthielt sich der Stimme. Doch niemand aus den Reihen von Bündnis 90/Die Grünen stimmte für den Antrag, der im Ziel und in der Diktion zu 100 Prozent grünen Positionen entsprach.

chance. Während wir in Nordamerika seit den 1920er Jahren und in Westeuropa seit den 1950er Jahren einen Trend hin zum Auto und weg von öffentlichen Verkehrsmitteln und weg von Fahrrad und zu Fuß Gehen erlebten, erleben wir seit Ende der 1990er Jahre einen entgegengesetzten Trend. Diese lässt sich in Nordamerika ebenso wie in Europa deutlich dokumentieren. Einige Fakten hierzu wurden bereits in Kapitel III angeführt. Ergänzend sei hierzu aus einer aktuellen Arbeit über die »Chancen für Fahrradmobilität in Hessen« zitiert: »Seit Kurzem findet in der Wissenschaft ein neues Phänomen zunehmend Beachtung: Der Wandel der Mobilität junger Menschen. Junge Menschen scheinen zunehmend weniger Wert auf den Besitz eines privaten Autos zu legen und verstärkt eine multimodale Verkehrsmittelnutzung zu präferieren. In einer Studie des CENTER OF AUTOMOTIVE MANAGEMENT (2010, 2011) mit etwa 1.100 Menschen im Alter von 18 bis 25 Jahren fand man heraus, dass sich bei jungen Erwachsenen eine neue Rationalität in der emotionalen Bindung zum Pkw einstellt und die Funktionalität, also die Fortbewegung, im Vordergrund steht. Als Statussymbol verliert das Automobil an Zuspruch (...) Etwa 60% können sich vorstellen, einen Monat vollkommen auf ein Auto zu verzichten, einen Monat auf Handy und Internet zu verzichten, traut sich hingegen nur etwa ein Viertel. (...) Die Autoverfügbarkeit junger Erwachsener ist rückläufig und die Nutzung anderer Verkehrsmittel nimmt zu (...) Das Institut für Mobilitätsforschung (IFMO 2011) publizierte vor kurzem die Studie »Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher«. Darin wurde aufgezeigt, dass die wöchentliche Pkw-Verkehrsleistung pro jungem Erwachsenen von 279 km in 1998 um fast 60 km auf 220 km in 2008 zurückgegangen ist. (...) Knapp ein Viertel des Rückgang erklärt sich dadurch, dass diese Personen geringere Strecken zurücklegen, der Löwenanteil mit einem Rückgang von über 40 % ist auf die Veränderung in der Verkehrsmittelwahl von Personen mit Pkw-Zugang zurückzuführen – ein deutliches Anzeichen für multimodale Verkehrsmittelnutzung.«<sup>114</sup>

Eine wesentliche Ursache für diese Trendwende spielen sicher die Debatten zur Klimaveränderung und noch mehr als dieser Diskurs die praktischen Beispiele, wie sich dies in der Zunahme von Hurricanes, anderen Unwettern, Überschwemmungen, dem Schmelzen des Polareises usw. höchst drastisch äußert.

Vor allem gilt es zu beachten: Eine pauschale Verurteilung des Autos und die grobschlächtige Skizze einer Welt ohne Auto mag – mit einiger Berechtigung – nicht mehrheitsfähig sein. Doch ein durchdachter Vorschlag für eine alternative Verkehrsorganisation mit höchst praktischen Schritten und Maßnahmen wie Tempolimits in Ortschaften und Städten von 30 km/h, von 80 km/h auf Land- und Bundesstraßen und von 130 km/h auf Autobahnen, ein Programm

<sup>114</sup> Martin Lanzendorf / Anika Busch-Geertsema, Goethe-Universität Frankfurt am Main, Mobilität 2050 – Impulsgeber für eine neue Mobilität – Fahrradmobilität in Hessen, Frankfurt am Main, S. 135ff.

zur Umwandlung der Autostädte in Städte für Menschen, Investitionspläne zum umfassenden Ausbau von Fahrradstreifen und Fahrradwegen, zur Schaffung einer Bürger- und Flächenbahn und zu Angeboten für Mobilität im ländlichen Raum ohne eigenen Pkw – ein solches Programm wird von einem stetig wachsenden Teil der Bevölkerung ernst und angenommen werden. Die Verdopplung und Verdreifachung des Fahrradverkehrs, die wir in jüngerer Zeit erlebten, hat vor drei oder auch nur zwei Jahrzehnten auch niemand für realistisch gehalten – ebenso wie das mehrfach zitierte veränderte Mobilitätsverhalten gerade junger Menschen überraschend erscheint und von kaum jemand erwartet wurde.<sup>115</sup>

**Fazit:** Eine Politik für eine alternative Verkehrsorganisation findet wachsende Zustimmung. Eine Mehrheit für eine solche könnte erreicht werden. In jedem Fall ist es mit Blick auf die Menschen und die kommenden Generationen wichtig, alles zu tun, um solche Mehrheiten für eine Verkehrswende zu erreichen.

<sup>115</sup> Die Schlussätze meines Buchs »Eisenbahn und Autowahn« aus dem Jahr 1992 waren »dem Schüler Andi vom Münchner Jugendaktionsbündnis« gewidmet. Ich zitierte diesen dort wie folgt aus seiner Rede auf einer Demo für eine autofreie Stadt München: »Warum ist eine autofreie Stadt eigentlich eine Utopie? Warum ist es schwierig, das Vernünftige durchzusetzen? Jeder Taxifahrer kann aus seiner täglichen Fahrpraxis erzählen, dass es Wahnsinn ist, dass auf der Leopoldstraße immer noch Autos parken dürfen, es aber keinen Radweg gibt. Ich denke: weil hier mächtige Interessen entgegenstehen. Weil der Lebensstil der Yuppies und der Superreichen vernünftige Lösungen nicht zulässt. (...) Was die Macher uns da als Realismus verkaufen, ist nichts weiteres als »Augen zu und durch«. Es ist nicht realistisch, sondern schlichtweg dumm, wenn man glaubt, dass es so weitergeht wie bisher, dass die Ölvorräte, die die Natur in Jahrmillionen angehäuft hat, von den Menschen in hundert Jahren wortwörtlich in die Luft geblasen werden. (...) Man meint, den Leuten ihr Bedürfnis nach Mitbestimmung und Freiheit abkaufen zu können, indem man die ganze Lebensweise der Menschen dem Autokult unterordnet. Unsere Ideen, unsere Utopien, unsere Träume – so unvollkommen und verschwommen sie im Moment noch sein mögen – sind tausendmal realistischer als die Politik der Realisten.« Münchner Lokalberichte vom 8. August 1990; zitiert bei Winfried Wolf, Eisenbahn und Autowahn, Hamburg 1992, Seite 690f.

## Anhang 1

### Stillgelegte Bahnstrecken in Niedersachsen seit 1960

Die vierstelligen Nummern in Klammern beziehen sich auf die Bahn-Streckenummern. Die in der rechten Spalte angegebenen Nummern beziehen sich auf die Projektnummern, die in der Karte auf Seite 27 bzw. in der Tabelle mit den Forderungen (Anhang 3) verzeichnet sind.

Strecke	Stille- gung	Bemerkungen
Helmstedt – Schöppenstedt	2007	War bis 1989 „Zonenrandlage“ – jetzt nicht mehr, dennoch Stilllegung
Scharzfeld – Bad Lauterberg (1815)	2004	Letztes verbliebenes Teilstück der „Odertalbahn“
Braunschweig Nord – Fallersleben (1953)	1999	
Hannover-Wülfel – Hannover Messebf.	1997	
Rahden – Sulingen – Bassum (2982)	1994	Wiederherstellung des „Sulinger Kreuzes“ gefordert (siehe 24)
Stade – Hesedorf (Bremervörde) (1260)	1993	Heute wieder teilweise Linienverkehr, Ausflugsverkehr als „Moorexpress“
Walsrode – Cordingen – Bomlitz (1711)	1991	Schließt Industriepark Walsrode an, heute Ausflugsverkehr
Derneburg – Seesen (1823)	1990	Inzwischen teilweise Fahrradweg, nördl. Teilstück von Harzer Apparatewerken genutzt
Jever – Carolinensiel – Harle (1541)	1988	Wiederherstellung gefordert (siehe 3), heute teilweise Fahrradweg
Salzgitter-Lebenstedt – Derneburg (1923)	1984	
Salzderhelden – Einbeck (1842)	1984	Heute Ausflugsverkehr
Dissen – Bad Rothenfelde – Osnabrück (2950)	1984	Heute wieder teilweise Verkehr
Bad Lauterberg – Odertal	1984	
Norden - Dornum – Esens (1570)	1983	Teilw. Ausflugsverkehr, teilw. Fahrradweg, Wiederherstellung gefordert (siehe 2)
Kirchbrak – Emmerthal (9180)	1982	Reaktivierung als Querverbindung sinnvoll?
Inselbahn Juist (9155)	1982	
Inselbahn Wangerooge	1981	Westl. Teilstück (Anleger-Dorf) existiert weiter
Inselbahn Spiekeroog	1981	Reststück (1,6 km) existiert noch
Lüneburg – Buchholz (1151)	1981	Möglicherweise heute als Güterumfahrung sinnvoll?
Celle – Gifhorn (1724)	1981	Reaktivierung gefordert (siehe 26)
Nordenham – Blexen	1980	Teilweise wieder Güterverkehr



Hameln – Barntrop (2983)	1980	
Göttingen – Hann. Münden (1732)	1980	Evtl. auch als Querverbindung sinnvoll? Heute Fahrradweg
Elze – Gronau (1821)	1980	Letztes Teilstück stillgelegt
Cordingen – Visselhövede (1711)	1980	
Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck (9132)	1978	Heute noch Museumsverkehr; Reaktivierung gefordert (siehe oben)
Hasbergen – Oesede (9161)	1978	
Beedenbostel – Wittlingen West (9173)	1975	Heute noch Museumsverkehr
Vorwohle – Kirchbrak (1980)	1975	
Uelzen – Dannenberg West (1963)	1975	Reaktivierung gefordert (siehe 14)
Schwindebeck – Soltau Süd (9111)	1975	Heute noch Güterverkehr
Schandelah – Abzw. Grafhorst (1952)	1975	
Odertal – St. Andreasberg	1975	
Einbeck – Dassel (9182)	1975	
Dannenberg – Lüchow (6905)	1975	„Jeetzeltalbahn“, Prüfung der Reaktivierung gefordert (siehe 15)
Bodenburg – Bad Gandersheim (1822)	1975	Heute Fahrradweg
Bergen – Soltau (9170)	1975	Heute noch Güterverkehr, Intensivierung gefordert (siehe 9b)
Wulften – Duderstadt	1974	
Wittingen West – Rühren (9175)	1974	„Ohretalbahn“, Reaktivierung gefordert (siehe 17)
Winsen – Hützel	1974	Heute noch Museumsverkehr
Celle – Bedenbostel (9173)	1974	Heute noch Museumsverkehr
Bentheim – Coevorden	1974	
Bleckede – Alt Garge	1973	
Eystup – Syke	1972	
Celle – Plockhorst (1722)	1971	
Münden – Munster (9172)	1970	
Meppen – Haseldünne	1970	Heute noch Museumsverkehr
Lathen – Werlte	1970	
Verden – Stemmen (9140)	1969	Heute noch Museumsverkehr
Sulingen – Nienburg (1744)	1969	Reaktivierung gefordert (siehe 24)
Quakenbrück – Rheine	1969	Reaktivierung gefordert (siehe 21)
Peine – Groß Ilsede	1969	
Lüchow – Schmarsau (9114)	1969	
Rotenburg – Bremervörde	1968	Heute noch Güterverkehr
Nienburg – Rahden (1743)	1968	Heute noch teilw. Museumsverkehr
Cloppenburg – Ocholt	1968	
Buchholz – Harsefeld	1968	

Bremerhaven – Bederkesa (1311)	1968	Heute noch Museumsverkehr
Bad Nenndorf – Bad Münder (1762)	1968	
Voldagsen – Duingen (9181)	1967	Heute noch teilw. Museumsverkehr
Osterode (Harz) – Kalefeld	1967	(Kleinbahn Osterode – Kreiensen)
Esens – Bengersiel	1967	Wiedereröffnung gefordert (siehe 1), heute teilw. Fahrradweg
Delmenhorst – Harpstedt	1967	
Abelitz – Aurich	1967	Bereits reaktiviert
Winsen – Niedermarschacht	1966	Heute noch Museumsverkehr
Holzhausen – Schwegermoor	1966	Heute noch teilw. Museumsverkehr
Haselünne – Lewinghausen	1966	Heute noch teilw. Museumsverkehr
Gronau – Bodenburg	1966	
Diepholz – Sulingen	1966	Reaktivierung gefordert (siehe 24)
Celle – Wahnebergen (1721)	1966	Könnte wieder wichtige Querverbindung werden, heute teilw. Fahrradweg
Bückeburg – Bad Eilsen	1966	
Vechta – Cloppenburg	1965	
Rinteln – Stadthagen	1965	Heute noch teilw. Museumsverkehr, Reaktivierung gefordert (siehe 25)
Gronau – Bentheim	1965	
Gittelde – Bad Grund	1965	
Sande – Wilhelmshaven	1964	Inzwischen reaktiviert
Wilstedt – Tostedt (9127)	1964	
Hildesheim – Hohenhameln	1964	
Bremerhaven – Sandstedt	1964	Stilllegung des letzten Teilstücks
Böhme – Walsrode	1964	Heute noch teilw. Museumsverkehr
Kreiensen – Kalefeld	1963	Letztes Teilst. Kleinbahn Osterode – Kreiensen
Hoya – Bücken	1963	
Emden – Greetsiel	1963	Schmalspurstrecke
Duingen – Delligsen (9181)	1963	Stilllegung 1. Teilstück
Walkenried – Braunlage	1962	
Schwegermoor – Damme	1962	
Plockhorst – Gliesmarode (1722)	1962	
Delmenhorst – Lemwerder (1563)	1962	Heute noch Museumsverkehr
Ankum – Bersenbrück	1962	
Stadthagen – Stolzenau	1961	
Soltau – Neuenkirchen	1961	
Oldenburg – Brake (1501)	1961	Könnte als Güterverbindung Sinn machen
Ihrhove – Westrauderfehn	1961	
Herzberg – Zwinge West	1961	
Bremen-Vegesack – Farge (9145)	1961	Inzwischen reaktiviert
Lewinghausen – Essen (Old.)	1960	

## Anhang II

### Die RegioStadtBahn Braunschweig

Christian Roelle, Braunschweig

#### I Ausgangslage

Die RegioStadtBahn (RSB) ist ein modernes Projekt im SPNV des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB). Dieser umfasst die ostniedersächsischen Großstädte Braunschweig (BS), Salzgitter (SZ) und Wolfsburg (WOB) sowie die Landkreise Gifhorn, Peine (PE), Wolfenbüttel (WF), Helmstedt und Goslar.

Das Schienennetz kann als relativ »dicht« charakterisiert werden. Es umfasst die Magistralen WOB – (Lehrte – Hannover) (KBS 300), Helmstedt – BS – PE – (Lehrte – Hannover) (KBS 310) und WOB – BS – (Hildesheim – Göttingen) (KBS 301).

Dazu kommen die Strecken BS – Uelzen (KBS 115), BS – Bad Harzburg (KBS 353), BS – SZ –Lebenstedt (KBS 352), BS – WF – Schöppenstedt – (Schöningen – Helmstedt) (KBS 312), BS – Wendeburg (ohne Personenverkehr, teilweise Güterverkehr), BS – SZ – Ringelheim – Seesen (Kreiensen – Göttingen) (KBS 358) sowie die Querverbindungen (Kreiensen) – Seesen – Vienenburg – (Halberstadt) (KBS 345,330) und Goslar – SZ – Ringelheim – (Hildesheim) (KBS 320).

Stillgelegt und zum größten Teil abgerissen wurden ab den 1970er Jahren die Querverbindungen SZ-Bad – Börßum – (Jerxheim – Helmstedt), SZ – Lebenstedt – Derneburg (heute Ortsteil von Holle) sowie GS – Clausthal-Zellerfeld – Altenau.

Weitere Stilllegungsversuche scheiterten auch am Einspruch der Bundeswehr, die grenznah zum Warschauer Militärbündnis strategische Schienenverbindungen in Betrieb sehen wollte.

#### II Konzept

Das RSB – Projekt hat zum Ziel, die nicht nur an den oben genannten Magistralen liegenden Städte und Landkreise schnell und komfortabel und im dichten Takt mit der zentralen Stadt Braunschweig und untereinander zu verbinden. Genutzt werden sollen die vorhandenen Schienenverbindungen der DB.

In der Stadt Braunschweig soll es eine Innenstadt-durchfahrt geben. Sie soll über den zentral liegenden Bohlweg in Richtung nördlicher Stadt mit Aus/Einfädung an der Hamburger Straße führen. Dafür sollen die vorhandenen Gleiskörper der Straßenbahn genutzt werden. Diese sind durchweg für 2,65 m breite RegioStadtBahnwagen geeignet.

Da die Braunschweiger Straßenbahn mit 2,30 m breiten Fahrzeugen auf einer Sonderspurweite von 1100 mm betrieben wird, können mit Hilfe von Dreischienengleisen (1100/1435 mm) sogar die gleichen Haltestellen ohne große bauliche Veränderungen genutzt werden

#### III Geplante Ausbaustufen

Bis ca. 2010 hat der ZGB eine erste Ausbaustufe auf folgenden Strecken geplant und vorbereitet:

(Uelzen) – Wittingen – GF – BS

Schöppenstedt – WF – BS

Bad Harzburg (Goslar) – WF – BS

SZ-Lebenstedt (mit innerstädtischen Streckenverlängerung) – BS

In weiteren Ausbaustufen sollten weitere Verbindungen folgen, unter anderem:

BS – WOB

Wendeburg – BS – SZ – Bad Harzburg

Neben dem dichten Takt (stündl., halbst., auf Verdichtungsverbindungen nahe BS auch viertelstdl.) sollten auch neue Verkehrshalte zu den traditionellen Bahnhaltedpunkten geschaffen werden.

#### IV Probleme, Störfeuer und (vorübergehender) politischer Abschied

Die RSB hat ein grundsätzliches technisches Problem, das es zu lösen gilt:

Die Schienenverbindungen abseits der Fernverbindungen sind nicht elektrifiziert. Ab 2007 schien es Konsens zu sein, sich auf Hybridfahrzeuge mit Verbrennungs- und Elektroantrieb festzulegen.

Doch 2010 wurde die Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) in Frage gestellt. Die Landesregierung bezeichnete die Beschaffung als »zu teuer«, »zu unwirtschaftlich« und daher »nicht machbar«. Diese Sprachregelung wurde zum »Totschlagargument«, dem die ZGB-Mehrheit Anfang 2011 schließlich folgte.

Für DIE LINKE Niedersachsen gilt:

Es ist in der Region Braunschweig und in Niedersachsen eine »Koalition der Willigen« zu bilden, um das Projekt RSB fortzuführen. Die Bevölkerungsmehrheit und fast alle Landräte und Bürgermeisterinnen im Raum Braunschweig werden diese unterstützen.

Die RegioStadtBahn Braunschweig 1.0 ist tot – es lebe die RegioStadtBahn 2.0!!

## Anhang 3

### Zu reaktivierende Strecken in Niedersachsen

Die in dieser Tabelle angegebenen Nummern beziehen sich auf die Projektnummern, die in der Karte auf Seite 27 verzeichnet sind; die vierstelligen Nummern in Klammern beziehen sich auf die Bahn-Streckennummern.

Strecke	Unsere Forderungen
1: Esens – Bengersiel	Reaktivierung (Anschluss nach Langeoog), später möglicherweise sogar Verlängerung nach Neuharlingersiel (Anschluss nach Spiekeroog)
2: Norden – Dornum – Esens (1570)	Reaktivierung als Querverbindung entlang der Küste
3: Jever – Harlesiel (1541)	Reaktivierung (Anschluss nach Wangerooge)
4a: Cuxhaven – Bremerhaven Lehe (1310)	Elektrifizierung (wäre als Stichelektrifizierung für beide Strecken gemeinsam ohne zusätzliches Unterwerk möglich)
4b: Stade – Cuxhaven (1720)	
5: Regionalverkehr Weser-Ems	Verbesserung der Zuverlässigkeit
6: Regionalverkehr Weser-Elbe	Ausbau für Güterverkehr (Umfahrung von Bremen, da dünner besiedelt)
6: Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde (9132, „Moorexpress“)	Prüfung einer Reaktivierung für Linienverkehr
7: Odenburg (1522)	Umfahrung für den Güterverkehr vom/zum JadeWeserPort (Projekt von DB, Stadt und Land befürwortet)
8: Oldenburg-Osnabrück (1502)	Elektrifizierung und Ausbau der Strecke nach Süden zum Anschluss an das Ruhrgebiet und an die Rheinschiene
9a: Langewedel – Soltau – Uelzen (1960)	Ausbau für zusätzlichen Güterverkehr, regelmäßigerer SPNV
9b: Maschen – Jesteburg (1280) -Spange Holm – Soltau Nord (1712) – Spange Bassel – Bergen – Celle (9170)	Ausbau als Güterverkehrsumfahrung (als mögliche Alternative zur Y-Trasse), regelmäßigerer SPNV
10: Rotenburg/W. – Verden (1745)	Zweigleisiger Ausbau für Güterverkehr nach Süden*
Y-Trasse	Verzicht auf das Projekt und Alternativplanung, die tatsächlich zur Behebung des Güterverkehrs nutzt und eine Umfahrung von Hannover ermöglicht (siehe 9b und 11)

11: Hamburg - Hannover (1720, 1710, 1153)	Viergleisiger Ausbau von Stelle bis Celle zur Trennung von Güter- und Personenverkehr (als Alternative zur Y-Trasse); Ausbau der Personenverkehrsstrecke auf 230 km/h und Bau von Güterumfahrungen für Lüneburg und Uelzen. Ein drittes Gleis ist zwischen Stelle und Lüneburg bereits im Bau
12: Lüneburg – Bleckede (9110)	Prüfung einer Reaktivierung für den SPNV
13: Lüneburg – Dannenberg – Wittenberge (1151, „Castor-Strecke“)	Reaktivierung der Anbindung nach Wittenberge; Prüfung einer Anbindung von Dannenberg nach Salzwedel
14: Uelzen – Dannenberg (1936) – Dömitz (1151) –Ludwigslust (6411)	Reaktivierung für den SPNV (Strecke bis Dannenberg wurde 1996 bereits für Castor-Transport ertüchtigt), für Güterverkehr auch als zu reaktivierende Querverbindung Richtung Rostock
15: Dannenberg – Lüchow – Salzwedel (6905, „Jeetzeltalbahn“)	Prüfung einer Reaktivierung für den SPNV und den Güterverkehr (könnte mit Projekt 16 obsolet sein)
16: Uelzen – Salzwedel – Stendal (6899)	Zweigleisiger Ausbau für Güterverkehr (bereits in Planung)
17: Wittingen – Oebisfelde (9175, „Ohretalbahn“)	Reaktivierung für den SPNV, Prüfung als mögliche Umfahrungsmöglichkeit für den Güterverkehr (könnte mit Projekt 16 obsolet sein)
18: Meppen – Essen (Oldenbg.) (9201)	Prüfung einer Reaktivierung als Querverbindung
19: Cloppenburg – Vechta	Prüfung einer Reaktivierung als Querverbindung
20: Nordhorn – Bad Bentheim (9203)	Reaktivierung für den SPNV (Nordhorn: über 50.000 Einw.!) zusätzlich zum bestehenden Güterverkehr
21: Rheine – Quakenbrück (2273)	Reaktivierung als Querverbindung, Ergänzung zu Projekt 8 als Güterverkehrsverbindung Richtung Südwesten
22: Recke – Mettingen – Osnabrück (9208)	Reaktivierung für den SPNV zusätzlich zum bestehenden Güterverkehr
23: Holzhausen-Bohmte (9168)	Reaktivierung als SPNV-Querverbindung, regionaler Güterverkehr
24: Diepholz – Sulingen – Nienburg (1744) & Bassum – Sulingen-Rahden (2982)	Reaktivierung als SPNV-Querverbindung, auch für regionalen Güterverkehr und als Umleitungsstrecke bei Störungen und Überlastung
25: Rinteln – Stadthagen (9177)	Reaktivierung für den SPNV
26: Celle – Gifhorn (1724)	Prüfung einer Reaktivierung
27: Braunschweig – Harvessee (1722)	Reaktivierung für den SPNV

[www.linksfraktion.de](http://www.linksfraktion.de)  
[www.nds.rosalux.de](http://www.nds.rosalux.de)