

Beschluss der Landesdelegiertenkonferenz von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am 14./15. November 2009 in Osnabrück

Grünes Verkehrskonzept für Niedersachsen: Mobilität für die Zukunft – bedarfsgerecht und nachhaltig!

Mobilität ist in unserer Gesellschaft soziales Grundbedürfnis, wirtschaftliche Basis und ökologische Belastung zugleich. Niedersachsen fehlt dafür ein nachhaltiges Verkehrskonzept. Dabei ist dies für ein großes Transit- und Flächenland, mit der größten deutschen Küstenlänge, mit starker Automobilindustrie aber auch mit einem starken touristischen Wirtschaftsanteil und vielen schützenswerten Naturräumen von zentraler Bedeutung.

Grünes Ziel ist es, diese widerstreitenden Interessen mit weniger Flächenverbrauch, weniger Emissionen und Lärm, sowie ohne soziale Zugangshürden in einem zukunftsgerechten Mobilitätskonzept zusammen zu führen.

- Die Klimaschutzvorgaben erfordern überall radikale Emissionsminderungen (Verkehr verursacht 25% der globalen CO₂ Emission, mit einer derzeitigen Steigerung von 2,5 %/a),
- die Verfügbarkeit und das Kostenniveau des Rohstoffes Öl entwickeln sich angesichts der Automobilitätsentwicklung in den bevölkerungsreichen Schwellenländern zukünftig gegenläufig,
- der demografische Wandel ist in vollem Gange und die Bevölkerungszahl beginnt in vielen Landesteilen bereits abzunehmen
- und die öffentlichen Haushaltskassen sind heute und in den kommenden Jahren so leer und verschuldet wie noch nie.

Aber die Bundesregierung und die niedersächsische Regierungskoalition von CDU und FDP scheinen von all dem völlig unbeeindruckt und betreiben weiter eine Verkehrspolitik mit längst veralteten Prognosezahlen und automobilfixierter Ideologie.

Dabei belegen neue Expertisen, selbst vom Shell-Konzern und aus dem Bundesverkehrsministerium, dass die im Bundesverkehrswegeplan 2003 von Rot/Grün aufgrund der Vorentwicklung noch angenommenen Verkehrssteigerungen insbesondere im motorisierten Individualverkehr so nicht eintreffen. Inzwischen ist nach einer Stagnationsphase sogar eine Minderung der Automobilität festzustellen.

Im Güterverkehr wurden bis zur Finanzkrise zwar die Wachstumsannahmen noch übertroffen, aber entgegen bisheriger Erfahrung gewann im Zuge von Energiepreiserhöhungen und Einführung der LKW-Maut die Eisenbahn im Modal Split (Verteilung der Verkehrsleistung) hier erstmals Marktanteile von der Straße. Dieser Trend wird sich nach ExpertInnenmeinung insgesamt wegen der höheren Effizienzpotenziale der Schiene weiter fortsetzen.

Im Verkehrsbereich ist es deshalb jetzt nötig, wie in der übrigen Wirtschaft, einen umfassenden Ansatz im Sinn des „Green New Deal“ zu entwerfen, um die Chancen, die sich zur positiven Entwicklung (Arbeitsplätze, Klima, Finanzlage, Lebensqualität) bei ressourceneffizienter, grüner Aufgabenlösung ergeben, für Niedersachsen zu nutzen.

Dabei sind für Niedersachsen und im Bund folgende neuen Standards für den Infrastruktur Um- und Ausbau erforderlich:

1. „Klein vor Groß“ (Kleine Ausbaumaßnahmen statt überdimensionierte Großprojekte)
2. „Nah- vor Fernverkehr“ (in der Priorität der Investitionen)
3. „Kurz vor Lang“ (was heute möglich ist sofort umsetzen)

1. ÖPNV, flächendeckend, getaktet und erschwinglich

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist zentraler Baustein für eine umwelt- und klimaschonende Mobilität. Ihm kommt für die Lebensqualität in Stadt und Land, für den Klimaschutz und die Mobilität von Menschen eine entscheidende Bedeutung zu. Nur mit ihm lassen sich die Anforderungen zur Bekämpfung von Feinstaub, CO₂, NO_x und Lärm erfüllen.

1.a. Finanzierung von Bussen und Bahnen sichern

Die Finanzierung des ÖPNV ist durch die angespannte Haushaltslage bei Bund, Land und Kommunen mehr denn je gefährdet. Der jährliche Kampf um die Regionalisierungsmittel zeigt das überdeutlich. Der ÖPNV braucht aber langfristige finanzielle Sicherheit, während die Landesregierung jedes Jahr die Höhe der Förderung zur Disposition stellt und einen Teil der Bundesmittel für die SchülerInnenbeförderung zweckentfremdet. Bisher engagiert sich auch noch der Bund über das in das Entflechtungsgesetz eingegliederte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in der kommunalen Verkehrspolitik. Bisher schreibt aber die Föderalismusreform fest, dass diese Länderprogramme 2013 Ihre Zweckbindung verlieren und ab 2019 auslaufen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Den Öffentlichen Verkehr (ÖV) als öffentliche Daseinsvorsorge zu stärken, damit sein Leistungsumfang auch angesichts knapper werdender öffentlicher Mittel nicht sinkt, sondern sich bedarfsgerecht entwickelt. Die Bedürfnisse mobil eingeschränkter Menschen sind zukünftig besser zu berücksichtigen.
- Statt seiner Abschaffung eine Weiterentwicklung des GVFG, damit die kommunalen Aufgabenträger auch künftig zweckgebunden Gelder für Ihre Investitionen in den ÖPNV erhalten. Im Hinblick auf eine effiziente Verwendung der Gelder müssen die Förderkriterien weniger maßnahmen- als vielmehr zielorientiert sein und sich am verkehrlichen Nutzen orientieren. Das behebt auch den Missstand, dass hohe Zuschüsse und geringe Eigenanteile bisher Anreize schaffen, unnötig aufwändige Investitionen zu tätigen. Grunderneuerung und Unterhaltskosten müssen mehr Berücksichtigung finden, damit hier nicht weiterhin gespart wird und teurere Ersatzinvestitionen nötig werden.
- Angesichts begrenzter Verkehrshaushalte eine Umschichtung bei den Finanzierungsmitteln von der Straße (40%) auf die Schiene (60%) zu vollziehen. Erforderlich ist der bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau des umweltschonenden öffentlichen Verkehrsangebotes für Jung und Alt in Stadt und Land. Gerade die steigenden Anforderungen durch Zersiedelung, knappe Finanzen und demografischen Wandel machen die Weiterentwicklung ökologischer Mobilität unabdingbar. Deshalb ist die ÖPNV-Förderung zukünftig gezielter für die effizientesten Angebote und die tatsächlichen Bedarfsgruppen einzusetzen.

- Gerade im Flächenland Niedersachsen muss neben dem Schienenverkehr auch der Busverkehr gefördert werden. Abgesehen von kleinen Investitionen in Haltestellen und Betriebshöfe engagiert sich das Land jedoch nicht. Die seit 2005 gestrichene Fahrzeugförderung wollen wir deshalb wieder einführen.
- Ausgleich der Reduzierung der Regionalisierungsmittel für Bahn-Nahverkehr aus der vom Bund an das Land gegebenen Mehreinnahmen aus der Mehrwertsteuererhöhung. Die dadurch ausgelösten Kürzungen des ÖPNV in Niedersachsen von 1,5 Mio Zugkilometern pro Jahr reißen besonders in dünn besiedelten Regionen und Randzeiten spürbare Angebotslücken.
- Den von Bahn und Bund weiter betriebenen Börsengang zu stoppen. Die aktuellen Berliner S-Bahn Erfahrungen zeigen, dass man die Nah- und Regionalverkehrsversorgung durch Privatisierung und reine Ausrichtung am Gewinn der Bahn schon vor dem Börsengang ruinieren kann, wenn das Führungspersonal die Finanzpläne allein auf den Bilanzgewinn ausrichtet. Grüne sind nach wie vor für eine Trennung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn. Das DB-Netz muss zu 100% in öffentlicher Hand bleiben.

1.b. Optimierung der Regional- und Fernbahnsysteme

Um in den nachfragestarken Bereichen mit möglichst attraktiven Angeboten hohe Modal-Split-Anteile des ÖPNV gegenüber dem Kfz-Verkehr zu erreichen, müssen die Takte verdichtet, zusätzliche Haltepunkte eingerichtet und die Barrierefreiheit verbessert werden. Möglichkeiten zur Beschleunigung müssen verstärkt genutzt werden, um in der Konkurrenz zum Auto bestehen zu können.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Analog zu anderen Bundesländern in Niedersachsen einen flächendeckenden „Niedersachsen-Takt“ für einen integrierten Schienen-Nahverkehr einzuführen.
- das Land Niedersachsen und die regionalen Akteure auf, die RegioStadtBahn Braunschweig ohne Verzug zu realisieren und die bisherigen Zusagen einzuhalten, um eine bessere und attraktivere Verkehrsverbindung der Städte und Landkreise im Großraum Braunschweig zu schaffen.
- In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage Ergänzung und gegebenenfalls auch Ersatz von Linienverkehren durch flexible ÖV-Angebotsformen wie Anschlussfahrten, Disko-, Nacht-, Event- oder Fahrradbusse und auch die bei geringer Auslastung ökologischeren Rufbusse und Anrufsammeltaxen.
- Einrichtung und (Mit-)Finanzierung von „Landes-Buslinien“. Sachsen-Anhalt oder Schleswig-Holstein machen es vor: Immer dort, wo (noch) die Schiene fehlt ergänzen diese Linien im Taktverkehr das landesweite Bahnnetz auf Strecken mit überregionaler Bedeutung.
- Ergänzend sind Bürgerbusse ein unterstützenswertes Mittel zur Überbrückung von Angebotslücken, die aufgrund fehlender Finanzierbarkeit herkömmlicher Busverkehrsangebote entstehen. Eine zentrale Anlaufstelle soll Interessierten die Recherche rechtlicher, finanzieller und organisatorischer Bedingungen ersparen. Nötig ist

die steuerliche Entlastung der Bürgerbusvereine über die Anerkennung der Gemeinnützigkeit in § 52 Absatz 2 der Abgabenordnung.

1.c. Tourismusland Niedersachsen

Die touristischen Ziele Niedersachsens brauchen durchgehende, familiengerechte ÖV-Anbindungen durch Bahnfern- und -nahverkehr. Schwarz-gelb in Niedersachsen fährt derzeit einen anderen Kurs und akzeptiert die Verschlechterung der Bahn-Anbindung von Harz, Heide und dem Weserbergland. Diese Entwicklung schadet der Tourismuswirtschaft vor Ort, aber auch Umwelt und Klima, und muss dringend korrigiert werden.

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Das Fahrplan- und Fahrpreisgefüge muss transparenter und kundInnenfreundlicher für die Reisenden im Internet dargestellt werden. Auch Menschen mit geringen Ortskenntnissen müssen das passende Angebot finden können.
- im Harz endlich Verbundsysteme auch mit den angrenzenden Ländern Thüringen und Sachsen-Anhalt zu erarbeiten. Frühere Ansätze wie die Harz-Card sollten aufgegriffen und weiterentwickelt werden und die schon existierenden Busverbindungen im Internet abrufbar sein.
- ein grenzüberschreitendes Verbundsystem mit Nordrhein-Westfalen entlang des Wesertals, damit die künstliche Trennung dieses Landstrichs aufgehoben wird und das Weserbergland touristisch an den Teutoburger Wald angebunden werden kann. Das Wesertal muss durchgängig per Bahn erreichbar und Knoten wie Hameln wieder zu Fernbahnhaltungen gemacht werden
- Eine stündliche IC-Taktung zwischen Göttingen und Hannover, um das Leinetal gut anzubinden. Die Anschlussfähigkeit mit den ICEs in Hannover und Göttingen für Fernreisende sollte oberste Priorität besitzen.
- Abendverbindungen der Bahn zwischen Großstädten und dem Umland zu verbessern. Die Taktung von Fernzügen muss auch am späten Abend noch in die einzelnen Regionen eine Rückfahrt am Abend ermöglichen.
- die Anbieter im Schienenverkehr zu verpflichten, ihr Verspätungen im Internet zu veröffentlichen.

1.d. Tarifverbund in Niedersachsen durchsetzen

Mobilität muss auch für Einkommensschwache gesichert werden. Dem dient die Konzentration der Subvention bei Bedürftigen, um deren Mobilität und damit ihr Recht auf gesellschaftliche Teilhabe zu sichern.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Statt einer Entfernungspauschale für alle PendlerInnen, ohne Berücksichtigung des Einkommens, wollen wir ein Mobilitätsgeld nach sozialer Bedürftigkeit für alle Verkehrsmittel. Die Einsparungen sollen zur Verbesserung des ÖV-Angebotes eingesetzt

werden, wie insbesondere für die Einführung eines landesweiten Sozialtarifs für Menschen, die nach OECD-Standard als armutsgefährdet gelten.

- Eine Mobil Card in Niedersachsen, die überzeugende Vorteile für die Kundinnen und Kunden hat und Breitenwirkung erzielt. Das erfordert die Entwicklung multi-modaler Mobilitätsangebote, den Abbau der Zugangsbarrieren durch bessere Information, einheitliche Tarife und Bezahlssysteme und eine einfache Buchung über alle Anbieter per Telefon oder Internet. Die Verkehrsdienstleister sollen sich zu Mobilitätsdienstleistern weiterentwickeln.
- Dass das Niedersachsenticket als flächendeckende Verbundkarte inklusive kostenloser Fahrradmitnahme ausgebaut wird.

1.e. Ökologische Mobilität stärken – Schieneninfrastruktur ausbauen

Durch eine verbesserte Angebotsplanung, die vorrangig am NutzerInnenbedarf (z.B. durch Staffelung der Arbeits- und Schulanfangszeiten) orientiert und mit der Regional- und Bauplanung abgestimmt ist, sowie durch eine veränderte Prioritätensetzung bei der Haushaltsplanung werden Mittel frei, die dringend zum Ausbau der Infrastruktur benötigt werden. Wettbewerb verschiedener Anbieter darf dabei nicht zum Abbau sozialer Standards für die Beschäftigten führen. Mit tariflichen Mindestvorgaben in Ausschreibungen muss ein reiner Lohndumpingwettbewerb unterbunden werden.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- An bestehenden Strecken ist bedarfsorientiert die Neu- oder Wiedereinrichtung zusätzlicher Haltepunkte zu prüfen. Dazu finanziert das Land Niedersachsen auf Antrag des betroffenen Landkreises eine fundierte Nutzen-Kosten-Analyse, deren Ergebnis anschließend anhand transparenter Kriterien bewertet und umgesetzt wird.
- die Landesregierung und die Landesnahverkehrsgesellschaft auf, die Reaktivierungsanstrengungen zu verstärken. Es ist zum Beispiel nicht hinnehmbar, dass Stadt wie Nordhorn mit 50.000 EinwohnerInnen vom SPNV abgeschnitten ist, obwohl die entsprechende Infrastruktur ebenso wie der politische Wille vor Ort vorhanden sind.
- Das Potenzial still liegender Trassen und Güterbahnhöfe muss geprüft und für die Zukunft gesichert werden. Der schleichende Abbau von Bahninfrastruktur, die dadurch für immer verloren ginge, muss gestoppt werden. Schienen, die einmal entfernt wurden, müssen später teuer ersetzt werden oder ihre Trassen sind unwiederbringlich verloren, wie die Beispiele der früheren Osnabrücker Straßenbahn oder der Bahnstrecken Oldenburg – Brake, Jever - Harlesiel oder Westerstede-Varel zeigen.

1.f. Fahrgastrechte im ÖPNV stärken

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stehen auch bei Bus und Bahn für VerbraucherInnenschutz. Im Fern- und Nahverkehr stehen Kundinnen und Kunden leider trotz europäischer Vorgaben und entsprechender Verbesserungen immer noch ohne echte KundInnenmacht da. Die Fahrgastrechte müssen kundenfreundlicher gestaltet und gesetzlich geregelt werden.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Gemeinsam mit Niedersachsens Verkehrsverbänden ist eine KundInnencharta für den Nahverkehr zu erarbeiten und rechtlich zu verankern. Barrierefreiheit muss an allen Stationen und in allen Fahrzeugen gewährleistet werden.
- Bei jedem Personenzug ist es erforderlich, dass ZugbegleiterInnen mitfahren. Das ist insbesondere für Frauen, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen ein wichtiger Faktor bei der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.
- Zugkapazität und Platzangebot müssen zur Hauptverkehrszeit ausreichen. „Sparbestellungen“ der Landesnahverkehrsgesellschaft sind inakzeptabel.

2. Straßenerhaltung vor Straßenneubau

Straßenneubau und insbesondere Autobahnneubau scheint für einen erheblichen Teil der politischen Mitbewerber in Land und Bund immer noch Symbol von Fortschritt und wirtschaftlicher Entwicklung zu sein. Im am Besten mit Straßeninfrastruktur erschlossenen Flächenland der europäischen Union ist dies spätestens seit den großen Ausbauten in den neuen Bundesländern im Zuge der Wiedervereinigung ein Postulat von vorgestern. Das belegen die dortigen Untersuchungen zur wirtschaftlichen Entwicklung. Neben der Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften und besondere Fördertatbestände stellt die Verkehrsinfrastruktur in ihrer Gesamtheit (z.B. Bahnanschluss, Straßennetz, Rad- und Fußwegenetz) einen Standortfaktor dar. Das Vorhandensein oder Fehlen eines direkten Autobahnanschlusses entscheidet aber nicht über die wirtschaftliche Entwicklung. Autobahnen haben als Transitverbindungen ihre Bedeutung, aber zugleich erhebliche negative Auswirkungen.

Autobahnen sind aber immer auch Abflusskanäle von Kaufkraft und Arbeitskräften in die nächstliegenden Oberzentren. Sie zerstören und zerschneiden Natur und Landschaft und verschlingen bei Bau und Unterhaltung gewaltige Steuermittel. Kritisch sehen Grüne daneben den unzureichenden Substanzerhalt vorhandener Infrastruktur. Nicht nur bei der Bahn, auch bei Straßen und Radwegen einschließlich der häufig sanierungsbedürftigen Brücken gibt es einen Sanierungsstau. Substanzerhalt muss bei begrenzten Mitteln deshalb klar Vorrang vor Neubau haben.

2.a. Vorhandene Straßen ertüchtigen und besser unterhalten – Neubauplanungen beerdigen

Die aktuell vom Land voran getriebenen Autobahnneubauplanungen A 39, A 22 und A 33 und etliche Bundesstraßenneubauplanungen, an deren Notwendigkeit immer mehr Menschen in den betroffenen Gebieten zu Recht zweifeln, lehnen wir strikt ab. Die neuen Autobahnen führen neben den Umwelt- und Gesundheitsschäden im Umfeld auch zu wirtschaftlichen Nachteilen in den durchschnittlichen Regionen durch vermehrten Kaufkraftabfluss und zu unnötigen Umwelterstörungen. Ebenso bewerten wir geplante autobahnähnliche Bundesstrassenneubauten wie z.B. die B 3 oder die B 213.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Tempolimit 120 sowie ein landesweites Überholverbot für Lkw's und vollständige Ausstattung mit Telematik-Überwachung und-Steuerung auf niedersächsischen Autobahnen. So wird zugleich die Verkehrssicherheit erhöht und die Umweltbelastung

abgesenkt.

- Die unverzügliche ersatzlose Einstellung der Neubauplanungen von Bundesfernstraßen in Niedersachsen wegen ihrer den niedersächsischen Klimaschutzziele massiv zuwiderlaufenden Wirkungen und des absehbar nicht mehr ansteigenden Bedarfes. Die durch den Verzicht auf neue Autobahnen frei werdenden Mittel wollen wir vorrangig in den Ausbau des Schienen- und Radwegenetzes investieren. Ortsumgehungen können dort von der Umwidmung dieser Mittel profitieren, wo sie unumgänglich sind. Jede Kapazitätserhöhung im Straßennetz führt zu neuem Individualverkehr und ist daher grundsätzlich unerwünscht.

Gegebenenfalls frei werdende Mittel aus dem Bundesverkehrswegeplan sind für den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur und den Radwegebau umzuwidmen.

2.b. Absage an die allgemeine PKW Maut und Privatisierung von Straßenbau (PPP)

Wir Grüne lehnen die Einführung einer allgemeinen PKW Maut ab, weil sie den für Klimaschutz unverzichtbaren Effizienzhebel Energiesteuern konterkariert (Ausnahme: City-Maut). Sie löst zudem unkalkulierbaren Mautausweichverkehr an ungeeigneten Stellen aus und bedeutet bei der damit möglichen Totalerfassung privater Verkehrsbewegungen einen fatalen Schritt in Richtung Überwachungsstaat.

Mobilitätskosten – wie Bereitstellung von Straßen und die gesellschaftlichen Kosten des Verkehrs - lassen sich am besten durch konsequente Energiebesteuerung auf die Verursacher umlegen. Die KFZ-Steuer muss durch eine aufkommensneutrale Verlagerung auf die Mineralölsteuer, also den Primärenergieeinsatz, abgeschafft werden. Dann spiegelt sich auch die CO₂ Intensität von Mobilität direkt in den Mobilitätskosten wider.

Auch die Pläne der Landesregierung nach weiteren „Scheinprivatisierungen“ des Straßenneubaues mit abschnittsweiser Maut lehnen wir ab. Private Investitionen in Straßeninfrastruktur machen wirtschaftlich für die öffentliche Hand nur Sinn, wenn das Risiko ohne öffentliche Anschubfinanzierung allein bei den Privaten Investoren verbleibt und damit die erwartete Nutzung einer geplanten Trasse über deren Bau oder Nicht-Bau abschließend entscheidet.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- den Umbau der Infrastrukturausbauplanung zum Verkehrsmanagement. Die fragmentierte, infrastrukturorientierte Verkehrsplanung für Einzelprojekte muss zu einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätsplanung als Gesamtkonzept reformiert werden, die sich allein an Nachfrage und Raumstruktur orientiert. Dazu fehlt in Niedersachsen der leistungsfähige, regionale Unterbau, an den Vollzugsaufgaben umfassend abzugeben wären. Auch um eine solche Ebene zu schaffen, ist eine Struktur- und Regionalreform sinnvoll, vor der CDU und FDP zurückschrecken.

3. Individualverkehr, umweltfreundlich und bedarfsgerecht

Vernetzte Mobilität wird mit einer weltweit stärker in städtischen Bereichen lebenden Bevölkerung der dominierende Trend. Das verlangt nicht nur bei den Nutzerinnen und Nutzern, sondern auch in Industrie und Politik das Infragestellen alter Gewohnheiten und ein Umdenken. Nicht der Besitz des Autos, sondern die Möglichkeiten, den eigenen Mobilitätsbedürfnissen jeweils passend nachzukommen, werden zum Wohlfühlfaktor. Autos müssen in Zukunft sauber und emissionsfrei, klimafreundlich, leise, sicher, ressourceneffizient und Teil, aber nicht Herrscher eines Mobilitätssystems sein.

Wir Grüne treten für das Ziel ein, die CO₂-Emissionen bei Neufahrzeugen bis 2020 auf 80 g CO₂/km zu halbieren. Dies ist erreichbar durch konsequente technische Innovation bei den Verbrennungsmotoren ergänzt durch klimafreundliche Hybrid- und Elektrofahrzeuge. Bedingung dafür ist für uns deren Betrieb mit regenerativer Energie. Langfristig ist unser Ziel das klimaneutrale Nullemissionsauto. Das unterstützen wir durch konsequente Besteuerung des Primärenergieeinsatzes.

3.a. Fahrzeugproduktion und Zulieferindustrie neu denken

Niedersachsen ist stark im Fahrzeugbau. Wir Grüne wollen diese Arbeitsplätze mit zukunftsgerechten Konzepten sichern. Das wird angesichts der weltweiten Überkapazitäten aber nur gelingen, wenn Fahrzeuge zu wettbewerbsfähigen Preisen produziert werden und den künftigen Herausforderungen am Markt gerecht werden. Ziel ist es, dass das effizienteste, sparsamste und umwelt-freundlichste Automobil der Welt in Niedersachsen entwickelt und gebaut wird. Dazu gehört die Produktion von Elektro-Autos in Niedersachsen - entweder durch bereits hier ansässige Hersteller oder durch gezielte Unterstützung bei der Ansiedlung von ausländischen Herstellern, wenn sich einheimische Unternehmen hier nicht umgehend und umfassend engagieren.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- die Landesregierung als Anteilseignerin am VW-Konzern muss darauf Einfluss nehmen, dass sich Forschung und Entwicklung auf die drastische Senkung des Durchschnittsverbrauchs der neuen PKW-Flotten konzentrieren. Ziel muss es sein, bis 2015 auf einen Durchschnittswert von 3 Liter/100 km zu kommen und bis 2020 einen durchschnittlichen CO₂-Grenzwert von 80 Gramm pro Kilometer zu erreichen. Das kalifornische Klimaschutzgesetz, das derzeit von deutschen Autokonzernen beklagt wird, weist diese richtige Richtung.
- dass die Forschungsaktivitäten der drei niedersächsischen Technischen Hochschulen in Clausthal, Braunschweig und Hannover (NTH) im Bereich der Materialeffizienz sowie der Antriebs- und Energietechnik deutlich verstärkt werden. Daneben ist eine gemeinsame Forschungsanstrengung der Forschungsinstitutionen und der Automobilindustrie zum Aufbau eines Kompetenz- und Forschungsfeldes für ergänzende Produkte zur Autoproduktion in Niedersachsen nötig, um Beschäftigung zu sichern.

3.b. Strategisches Konzept zur Förderung nachhaltiger Elektromobilität in Niedersachsen

Um mit regenerativ gespeistem Elektroantrieb verbleibende, unverzichtbare Individualmobilität im Flächenland zu ermöglichen, ist noch umfangreiche Forschungs- und Entwicklungsarbeit nötig. Vor allem im Hinblick auf verbesserte Reichweiten der Batterien, ihre

Umweltverträglichkeit und den Aufbau der erforderlichen Versorgungsinfrastruktur ist noch viel zu tun, damit Fahrzeugbatterien zukünftig als mobile Stromspeicher genutzt werden können, um z.B. überschüssigen Windstrom aus dem Netz aufzunehmen und bei Bedarf ins Netz zurückzuspeisen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- die Förderung von Elektromobilität systematisch zu verknüpfen mit der Weiterentwicklung der regenerativen Energieversorgung, um so durch den massiven Ausbau der Produktion aus erneuerbaren Energiequellen in den kommenden drei Jahren die Grundlage für eine erneuerbare Mobilität zu schaffen;
- sich bei der Bestimmung der Förderschwerpunkte nicht nur an Fahrzeugen zu orientieren, die an der traditionellen Universalnutzung ausgerichtet sind, sondern auch Fahrzeugkonzepte zu berücksichtigen, die auf die Kurzzeit- und Kurzstreckennutzung durch Pendlerinnen und Pendler sowie auf den Bereich des Nahverkehrs und der kommunalen Nutzfahrzeuge abstellen;
- einen besonderen Fokus auf die logistischen Aspekte der Elektromobilität zu legen und Niedersachsen über eine frühzeitige Vorhaltung der Versorgungsinfrastruktur zum Elektromobilitätsland Nr. 1 zu machen (z.B. an Tankstellen und durch Netzanschlüsse mit Münzeinwurf an Parkplätzen);
- mehr Förderung von Forschungs Kooperationen der Forschungsinstitutionen und der Industrie, um ein Kompetenz- und Forschungsfeld Batterie in Niedersachsen aufzubauen. Zusätzlich sind Stiftungsprofessuren aus der Industrie ggf. mit Anschlussfinanzierung des Landes zu initiieren.

3.c. Vernetzte Mobilitätsangebote und Car Sharing weiterentwickeln

Öffentlicher Verkehr und Individualverkehr müssen zukünftig zusammen als Mobilitätspaket angeboten werden. Daneben muss das organisierte Teilen der Autonutzung (Car-sharing) erleichtert und auf eine breitere Basis gestellt werden. Die Eigeninitiative Weniger kann zum Angebot für Viele werden. Auch wenn sich eine stetig steigende Zunahme der Car-SharerInnen in Deutschland zeigt, sind die Potenziale mit 130.000 KundInnen nicht einmal annähernd ausgeschöpft. Die Schweiz hat eine mehr als zehnfach höhere Car-Sharing-Dichte! Mit einer beschleunigten Entwicklung des Car-Sharing in Niedersachsen können die Städte viel öffentlichen Raum zurückgewinnen. Im ländlichen Raum muss es durch Bürger- oder Rufbusse ergänzt werden. Gleichzeitig würden Beiträge zum Klimaschutz geleistet, aber die Landesregierung ignoriert bisher das Thema vollkommen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Wirtschaft und Politik müssen gemeinsam vernetzte Mobilitätskonzepte entwickeln. Das muss auch ein Geschäftsmodell der Autohersteller werden, die vom PKW über Busse bis zur Software Komponenten liefern können. Auch VW muss die Entwicklung von Informations- und Servicetechnologien für Fahrzeuge von morgen beginnen, die viele NutzerInnen statt eineN BesitzerIn haben.

- Öffentlich verfügbare Autos brauchen für sie ausgewiesene Parkzonen wie Taxis. Dafür ist mit dem Bund im Straßenverkehrsgesetz eine bundeseinheitliche Rechtsgrundlage zur Einrichtung von Car-Sharing Stellflächen im öffentlichen Verkehrsraum zu schaffen.
- Auch die Dienstwagen von Land und Kommunen sollen in Car-Sharing Pools eingebracht werden. Land und Kommunen sind aufgefordert, in der Öffentlichkeitsarbeit, der Planung von Verkehrsanlagen sowie der Gestaltung von Tarifangeboten Car-Sharing einzubeziehen.

3.d. Radverkehr ausbauen, Entwicklungspotentiale nutzen

Niedersachsen hat das Potenzial zum Top-Fahrradland. Dieses Potenzial wird von der Landesregierung jedoch bisher nicht ausgeschöpft. So verbauen bürokratische Hindernisse bei der Klärung der Verkehrssicherungspflicht auf Radwegen den Weg für eine zügige Ausweisung von Fahrradrouten. Einer landesweiten einheitlichen Regelung, die nicht einseitig zulasten der Kommunen geht, verwehrt sich die Landesregierung bisher. Bei dem im Jahr 2003 geplanten Niedersachsen-Netz klaffen noch große Umsetzungslücken und auch die Radwege an Landesstraßen befinden sich weitgehend in schlechter Qualität. Allein das fortgeschriebene Neubauprogramm von Radwegen und der Wettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune“ werden den wachsenden Problemen im Bestand und den neuen Anforderungen aus der Bevölkerung zum Radverkehr nicht gerecht.

Der Tourismus in Niedersachsen hat sich auf das Fahrrad eingestellt. Das Potenzial für weitere Arbeitsplätze ist vorhanden. Dafür muss aber eine Infrastruktur geschaffen werden, die das Radfahren attraktiv macht. Der Radverkehr braucht innovative Lösungen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- eine Radverkehrs-Strategie für Niedersachsen zur Verdoppelung des Radverkehrs in den kommenden 10 Jahren auf Basis einer Defizitanalyse und die Gründung eines Netzwerkes zur Förderung des Radverkehrs zwischen Wirtschaft, Tourismus und öffentlichen Dienstleistungen.
- landesweit einheitliche und nicht einseitig zu Lasten der Kommunen gehende Regelungen bei Gestattungsverträgen für Radfernwege und Radwanderwege bei Nutzung von Wegen anderer Baulastträger.
- einen regelmäßig stattfindenden Niedersächsischen Runden Tisch Radverkehr mit Beteiligung der Interessenverbände, der Polizei und der kommunalen Behörden einzuberufen und die Einführung eines Verkehrssicherheits-Audit mit den Radverkehrs-Interessenverbänden für Infrastruktur-Neubauten.
- Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur verstärkt zu tätigen um Lückenschlüsse und Sanierungsmaßnahmen an Radwegen an Landesstraßen verstärkt voran zu treiben und die Entwicklung kommunaler Radverkehrs-Strategien zu fördern, sowie den Ausbau der N-Netz-Routen mit den Kommunen und Verbänden zu koordinieren und - auch finanziell - zu fördern.

3.e. Verkehrsemissionen und Verkehrslärm reduzieren, Verkehrssicherheit konsequent voran bringen

Verkehrsemissionen und Verkehrslärm bekommen erst seit ihrer zunehmenden Berücksichtigung durch die EU im „Autoland Niedersachsen“ eine breitere Wahrnehmung durch die Regierungspolitik. Allerdings beschränkt sich das bei CDU und FDP im Wesentlichen darauf die Probleme nach unten in die Kommunen weiterzureichen und dann vor Ort gemeinsam mit Lobbygruppen die Verwässerung der Vorgaben bis zur Unwirksamkeit zu betreiben. Dies werden wir Grüne nicht länger hinnehmen und die Verantwortung für die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner an Hauptverkehrsstrassen, lärmgeschützten Bahnstrecken und im Umfeld von Flughäfen noch stärker als bisher in den politischen Vordergrund stellen.

Es gibt bisher in Niedersachsen kein Verkehrssicherheitskonzept des Landes, aber von vielen wie z.B. dem Fahrlehrerverband, der Landesverkehrswacht, dem ADAC, dem VCD usw. wird ein solcher umfassender Ansatz zu Recht gefordert.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Feinstaub, CO₂ und Lärm werden am effektivsten durch Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) reduziert.
- Daneben sind verstärkt Geschwindigkeitsbeschränkungen (bis runter auf Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen), Shared Space-Zonen, intelligente Verkehrslenkung (Telematik), Durchfahrverbote, konsequentere Verkehrsüberwachung und, in besonders belasteten Bereichen, zusätzliche Umweltzonen nötig.
- Zur Verkehrssicherheitspolitik das Ziel Vision Zero (keine weiteren Verkehrstoten). Grüne schlagen dafür bessere Schulwegsicherung (Begleitung und Beratung), sicherere Fußwege für ältere Menschen (Tempolimits), Alkoholverbot für Fahranfänger, Förderung von shared space Bereichen u.v.m. vor.
- An allen innerörtlichen Gefahrenpunkten und in Wohngebieten fordern wir Tempo 30 und angemessene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen (maximal 120 Km/h) und Bundesstraßen vorgegeben und kontrolliert durch Telematik für Effizienz und Sicherheit.
- Abbruch der Gigaliner Experimente, zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer und um die Straßen vor unnötigem Verschleiß zu bewahren.

4. Güterverkehr effektiver und verträglicher gestalten

Güter gehören mehr denn je auf die Schiene und aufs Wasser. Der wachsende Wirtschaftsfaktor Häfen muss deshalb optimal an das Hinterland angeschlossen werden, damit hier keine Engpässe entstehen und der Gütertransportdruck auf die Straße abnimmt. Dazu bedarf es keiner teuren Prestigeprojekte wie der von der Landesregierung favorisierten Y-Trasse, sondern kurzfristig umsetzbare und effiziente Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen im bestehenden Schienennetz. Eine Weiterverfolgung der Y-Trasse würde auf 12 bis 15 Jahre erhebliche Engpässe im gesamten Schienenverkehr bedeuten, da der Neubau einfach zu lange dauert.

4.a. Schienengütertransport stärken

Auch die Deutsche Bahn AG hat die Prioritäten im Bahnausbau in einem „Wachstumsprogramm“ neu geordnet. Darin plädiert die DB nun auch für den vorrangigen Ausbau bestehender Strecken vor einem Neubau. Für den Güterverkehr der norddeutschen Seehäfen sind explizit die Strecken von Uelzen über Magdeburg und Hof nach Regensburg als Alternative zur heutigen überlasteten Nord-Süd-Strecke über Göttingen und Würzburg sowie von Hagen über Siegen nach Gießen als Alternative zur überlasteten Rheintalstrecke benannt. Auch die transeuropäischen Schienengüterverkehre erfordern einen durchgehenden elektrifizierten, zweigleisigen Ausbau einer Nord-Süd und einer Ost-West Trasse durch Niedersachsen.

Wir Grüne fordern deshalb seit langem für den Hafenhinterlandverkehr als Ergänzung auch nichtbundeseigene Bahnstrecken (NE-Bahnen) zügig auszubauen.

Bündnis 90/Die Grünen in Niedersachsen fordern:

- Der Bund muss die notwendigen Mittel in der laufenden Wahlperiode für den bedarfsgerechten Ausbau der Eisenbahnknoten Bremen, Hannover und Hamburg sowie für den Ausbau und die Erhaltung des bestehenden Schienennetzes zur Verfügung stellen, und dafür sorgen, dass der Schienengüterverkehr nicht zu Lasten des Personenverkehrs abgewickelt wird.
- Der Bund muss das von der DB AG vorgeschlagene Wachstumsprogramm (d.h. den vorrangigen Ausbau bestehender Strecken vor einem Neubau, z.B. zweigleisiger elektrifizierter Ausbau der Strecke Rotenburg-Verden und der Amerikalinie Landwedel-Uelzen-Stendal) in der laufenden Wahlperiode vorrangig vor allen anderen Projekten finanzieren.
- Dass der Bund sich an der Finanzierung zum Ausbau nichtbundeseigener Eisenbahnen, die für den nationalen Güterverkehr von Bedeutung sind, wie bei der DB beteiligt (alle rechtlichen Bedenken sind ausgeräumt).
- Niedersachsen muss neben dem EVB-Ausbau Bremerhaven-Rotenburg sowie Stade-Rotenburg durch eine kurzfristig zu veranlassende Untersuchung noch zu bestimmende Strecken (Kriterien: Verträglichkeit, schnelle Umsetzbarkeit, Kosten-Nutzen Relation) der OHE und der DB zu vollwertigen elektrifizierten Eisenbahntrassen mit ausreichendem Lärmschutz und soweit nötig mit Ortsumfahrungen bzw. teilweiser Neutrassierung bis 2015 für den Hafenhinterlandverkehr ausbauen. In diesem sind die notwendigen leistungsfähigen Verknüpfungen zwischen EVB, OHE und DB Netz (u.a. Kurve in Rotenburg, Kurve in Kirchlinteln, Einfädelung in Celle etc.) sicherzustellen,
- von Landes- und Bundesregierung, sich für ausreichende Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecken in Niedersachsen und die zügige Modernisierung von Loks und Wagen (Austausch der Bremsen wg. Lärmschutz) einzusetzen,
- Bei der Neubeschaffung von Dieselloks die effizientesten Verbrauchs- und Emissionswerte einzuhalten und bei Bestandslokomotiven verbesserte Filteranlagen zu installieren.

4.b. Straßengüterverkehr umweltschonender gestalten

Die LKW-Maut hat sich grundsätzlich bewährt und ist das richtige Instrument zur gerechten Verteilung der Kosten auf die Nutzer sowie zur Umsteuerung von der Straße auf die Schiene.

Der Ausbau und Neubau von Parkplätzen für LKW an Autobahnen lässt sich schon heute leider nicht mehr vermeiden. Hier droht jedoch ein ungesunder Wildwuchs ohne akzeptable – zumindest regional abgestimmte – Nutzen- und Lastenabwägung, der wertvolle Flächen versiegelt und AnwohnerInnenrechte verletzt.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Der beste Verkehr ist nach wie vor derjenige, der von vornherein vermieden wird. Die Kennzeichnung regionaler Produkte kann hierzu einen Beitrag leisten, denn die VerbraucherInnen können sich so bewusst gegen „weitgereiste Produkte“ entscheiden und ihren Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
- eine Erhöhung der LKW-Maut sowie deren Ausweitung auf Kleinlasten und Bundesstraßen, um die durch den LKW- und Kleinlasterverkehr verursachten Umweltschäden umfassend zu berücksichtigen und damit der Mautausweichverkehr nicht mehr viele Bundesstraßen und deren Anlieger belastet.
- Je nach Verkehrslage (Telematiklenkung) und bei vierspurigen Autobahnen generell ein Überholverbot für LKW. Verkehrsgefährdungen und auch der Schadstoffausstoß werden durch ein solches Verbot deutlich reduziert.
- Für neue LKW Parkplätze an Autobahnen regionale Raumordnungsverfahren, die die jeweils verträglichsten Standorte jenseits von lokalen Partialinteressen herausarbeiten. Eine kurzfristige Minderung der Probleme soll ein verstärkter Telematik-Einsatz mit Hinweisen über freie Parkflächen leisten.

4.c. Bessere Einbindung der Binnenschifffahrt in Transportketten

Das Transportgeschäft boomt und es sind noch Riesenkapazitäten auf Binnen-Wasserstrassen verfügbar. Wir Grüne wollen die Binnenschifffahrt durch die Einbeziehung der Binnenhäfen in GVZ-Konzepte fördern. Dazu müssen die Häfen mit Umladestationen für Zubringerverkehre und durch Ausbau der Stichkanäle zu leistungsfähigen Verkehrsknoten ertüchtigt werden. Angesichts der bescheidenen Entwicklung der Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahrzehnten, trotz milliardenschwerer Ausbauprogramme, ist es aber nicht verantwortlich, den weiteren Ausbau unserer Flüsse zu lebensfeindlichen, schnell fließenden Wasserstraßen voran zu treiben. Für Ems, Elbe und Weser muss ein Ausbaustopp verhängt werden. Insbesondere die Oberweser und die Mittlere Elbe müssen in ihrem halbwegs naturnahen Zustand erhalten bleiben. Die Schiffe müssen sich den Flüssen anpassen und nicht umgekehrt!

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Ausbaustopp für Flussläufe. Bessere Anbindung der Binnenhäfen an die anderen Verkehrszentren.
- Alle Häfen sind durch Gleis- und Straßenanbindungen zu Güterverkehrszentren auszubauen. Das Nadelöhr Schiffshebewerk Scharnebeck am Elbe Seitenkanal ist in der laufenden Wahlperiode bedarfsgerecht auszubauen.
- Verbesserung der Umschlagsanlagen, damit der Güteraustausch zwischen den Verkehrsträgern und den verschiedenen Schiffsgrößen einfacher wird. So kann man

den teuren und umweltzerstörenden Ausbau aller Verkehrswasserstraßen für Großmotorschiffe mit 11,40m Breite überflüssig machen.

4.d. Seeschifffahrt als großen Schadstoffemittenten in Klimaschutz einbinden

Die Niedersächsischen Häfen liegen alle im SECA¹-Gebiet Nordsee; das bedeutet z.Z. dass Seeschiffe hier nur mit Treibstoffen fahren dürfen, deren Schwefelgehalt ab 1. März 2010 unter 1,0%² liegt (das tausendfache von Landkraftstoff). Von vielen KüstenbewohnerInnen und UmweltschützerInnen wird dieser Status zu Recht als unbefriedigend empfunden. Grüne streben deshalb für die Nordsee den besseren Status eines ECA³- Gebietes an; dabei werden im betroffenen Gebiet auch die NOx – Emissionen beschränkt. Nur so kann die hohe Belastung durch Luftschadstoffe, insbesondere durch Feinstaub in den Hafenstädten gesenkt werden. Eine weitere Reduzierung von Luftschadstoffen aus der Schifffahrt kann durch die Landstromversorgung der Schiffe in den Häfen erreicht werden, bei der 1/3 weniger Umwelt- und Gesundheitsschäden entstehen.

An jeder Tankstelle im Straßenverkehr sind Gaspendelanlagen (Absaugen der Treibstoffdämpfe beim Tankvorgang) längst Pflicht; in den Niedersächsischen Häfen ist das bisher keine zwingende Vorgabe. Auch hier schläft die Landesregierung.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- Dass Bundesrat und Bundesregierung die Umwandlung der SECA-Gebiete Nord- und Ostsee in emissionsärmere ECA-Gebiete vorantreiben.
- Die Häfen dazu zu verpflichten, für Bunker- und Ladeöl- Umschlagsvorgänge Gaspendelanlagen einzurichten und Landstromversorgung für die anliegenden Schiffe vorzuhalten und verpflichtend vorzuschreiben.
- die geltenden Abgasvorschriften für SOx und NOx nach IMO/MARPOL für Seeschiffe zu ergänzen um PM (Feinstaub) und VOC (leicht flüchtige Verbindungen), denn gerade die verursachen schwere Erkrankungen.
- CO2-Minderungsziele für die internationale Seeschifffahrt festzulegen und sie in den Emissionshandel (ETS) einzubeziehen. Dabei muss die IMO den Rahmen für den Handel festlegen; das Maritime Emission Trade System (METS) soll offen für den Zertifikathandel mit den anderen Sektoren des ETS sein.
- Sollte bis Ende 2011 kein internationales Emissionshandelssystem für die Seeschifffahrt zustande kommen, muss der Beschluss der EU umgesetzt werden, auf den EU-Raum bezogene Emissionsreduzierung durchzusetzen.

5. Flugverkehr begrenzen und Umweltbelastung senken

SECA = Sulphur Emission Control Area (eine IMO- Festlegung) (International Maritime Organisation)

² 1% entspricht 10.000 ppm (im Vergleich zu Landdiesel mit 10 ppm)

³ ECA = Emission Control Area (eine IMO- Festlegung)

Neben den Ausbauplanungen am Forschungsflugplatz Braunschweig, die wir Grüne für den behaupteten Zweck "Forschungsflughafen" als völlig überzogen kritisieren, wurde zwischenzeitlich der ehemalige NATO-Flugplatz Ahlhorn vom Papenburger Bauunternehmen Bunte übernommen und soll zum Flug-, Logistik-, Gewerbe- und Technologiepark ausgebaut werden. In der Nähe planen die Niederlande direkt an der Grenze bei Enschede den Ausbau eines ehemaligen Militärflughafens als Regionalflughafen. Zusätzlich laufen an diversen Standorten von Luftsportflugplätzen in Niedersachsen Diskussionen um deren Ausbau. Diese Beispiele machen deutlich, dass es bisher keinerlei abgestimmtes Konzept in Niedersachsen zur Entwicklung des Flugverkehrs, geschweige denn ein deutsches oder europäisches Konzept und einheitliche Qualitätsziele und Abwägungskriterien für die Genehmigung und Förderung von Sport- und Regionalflughäfen gibt. Weniger Treibhausgase wären sogar trotz Wachstum möglich durch effizientere und sauberere Antriebssysteme und die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel (ETS). Zusätzlich fordern wir Grüne die Einführung einer Kerosinsteuer und einer Flugticketabgabe, um Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene durch Kurzstreckenflüge einzudämmen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Niedersachsen fordern:

- keinen Neubau von Flughäfen. Für einen Ausbau von Flugplätzen und Flughäfen muss mindestens auf Grundlage überprüfbarer Kriterien hinsichtlich der Minimierung der Umweltauswirkungen und der Belastungen für die AnwohnerInnen, Bedarfsanalyse und der Effizienz der Mittelverwendung, entschieden werden.
- ein restriktives Flugplatzkonzept in Abstimmung mit den Nachbarländern um Doppelförderung und Dumpingwettbewerb zu vermeiden (z.B. Enschede, Kassel Calden, keine Landesbeteiligung am Ausbau Münster-Osnabrück).
- verstärkte Förderung geräuscharmer und emissionsarmer Maschinen (Startgebühren noch stärker nach Schadstoff- und Lärmklassen spreizen), mehr Lärmschutz für die Anwohner und Ausweitung von Nachtflugverboten.
- Braunschweig als Sonderflughafen für Forschung und ansässige Nutzer umzuwidmen. Die Verlängerung der Start- und Landebahn lehnen wir aus Gründen der Lärmbelästigung und zum Schutz von 90 ha Wald ab. Zudem ist die Verlängerung für den Forschungsbetrieb nicht notwendig.
- den Flugplatz Cuxhaven-Nordholz für Tourismusverkehr zu schließen.

6. Die Zukunft der Mobilität ist Grün

Bündnis 90/Die Grünen möchten mit dem Green New Deal Niedersachsen fit für die Herausforderungen von Morgen machen. Nur mit einer klaren ökologischen und nachhaltigen Ausrichtung der Politik ist es möglich, die enormen Potenziale der neuen Umwelttechnologien zu nutzen. Der Standort Niedersachsen hat mit dem Grünen Mobilitätskonzept die Chance, eine Vorreiterposition in diesem Bereich einzunehmen: Wir setzen uns dafür ein, dass es statt teurer und ökologisch sowie wirtschaftlich nicht zielführenden Autobahnneubauprojekte einen Vorrang für den Substanzerhalt gibt und einen Wechsel hin zu einem modernen, umweltfreundlichen und bedarfsgerechten Individualverkehr. Und wir setzen uns dafür ein, dass der Güterverkehr effektiver und verträglicher gestaltet und der Flugverkehr begrenzt und die

Umweltbelastung gesenkt werden. Dieser Weg schützt das Klima, schafft Arbeitsplätze und sorgt dafür, dass die Menschen in Niedersachsen über eine hohe Mobilitätsqualität verfügen. Die Zukunft der Mobilität ist GRÜN!