

Beschluss

Betr.: **Niedersachsen - Unser Land braucht Bewegung**

Niedersachsen- Unser Land braucht Bewegung

Forderungen für ein nachhaltiges Verkehrskonzept
Niedersachsen

Gliederung

Mobilität ist Lebensqualität

Niedersachsen im Herzen Europas

Straßen

- neue Weichenstellung durch Privatfinanzierungen
- wichtige Straßenprojekte für Niedersachsen
- Änderung des Bundesfernstraßengesetzes
- Verkehrslenkung

Küstenland Niedersachsen

Schienenverkehr

Luftverkehr

Kommunale Verkehrspolitik

Öffentlicher Personennahverkehr

Fahrrad

Zukunftsprojekte

Mobilität ist Lebensqualität

Untrennbar verbunden mit persönlicher Freiheit ist die Möglichkeit, sich frei bewegen zu können.

Der Fortschritt in der Mobilität des Bürgers führt nicht nur zu großen kulturellen Erlebnis- und Austauschmöglichkeiten, sondern auch im Wirtschaftsverkehr zu erweiterten Wettbewerbschancen. Die Öffnung von Wirtschaftswegen ist der erste Schritt einer Öffnung zu Demokratie und Menschenrechten in undemokratischen Systemen.

Personen- und Güterverkehr sind unverzichtbare Voraussetzungen zur Schaffung und zur Mehrung von Lebensqualität. Die arbeitsteilige Wirtschaft ist ohne ein gut

funktionierendes Verkehrsangebot nicht denkbar. Hierzu ist die Verkehrsinfrastruktur durch neue Angebote auszubauen.

In einer Zeit des weiteren Zusammenrückens der Volkswirtschaften und der gleichzeitigen Erweiterung der EU, sowie der zunehmender Globalisierung hat liberale Verkehrspolitik Rahmenbedingungen zu schaffen, die sowohl unter ökonomischen als auch ökologischen Maßstäben optimale Lösungen erreichen, ohne Zukunftsentwicklungen zu verbauen.

Verkehrswege auf Straße und auf Schiene ebenso wie zu Wasser und in der Luft sind gleichberechtigt zu behandeln, neuen Technologien müssen unter Beachtung von Ökologie und Ökonomie ohne ideologische Vorurteile die Chancen zur Einführung eröffnet werden.

Die F.D.P.-Niedersachsen setzt in der Verkehrspolitik auf offene Dialoge und auf nachvollziehbare Entscheidungen. So müssen Qualitätsstandards nach Wohnnahbereich, Erholungsbereich, Schnelligkeit, Kosten oder Ressourceneinsatz differenziert werden. Innovative Lösungen sind zügig in Versuchen zu erproben, bevor endgültige Entscheidungen getroffen werden.

Den Herausforderungen niedersächsischer Verkehrspolitik stellt sich die F.D.P.-Niedersachsen mit dem nachfolgenden Programm.

Niedersachsen - Drehscheibe im Herzen Europas

Niedersachsen ist Drehscheibe für nationale und internationale Personen- und Güterverkehre. Die geographische Lage Niedersachsens als das Transitland in Europa bietet die große Chance, dass unsere Bürger und Unternehmen von dieser Lage profitieren. Unser Standortvorteil muß durch ein hochwertiges und zeitgemäßes Verkehrsnetz gesichert und ausgebaut werden. Mit der zunehmenden Verflechtung zwischen Skandinavien, dem Baltikum, mittel- und südosteuropäischen Ländern und Westeuropa haben sich neue zentrale Verkehrswege herausgebildet, die neue Chancen eröffnen.

Als großes Küstenland und bestimmendes West-Ost-Transitland steht Niedersachsen in ganz besonderen Aufgabenstellungen und vor Herausforderungen in der Verkehrspolitik, denen die von Halbherzigkeit bestimmte Verkehrspolitik der SPD-Landesregierung nicht gerecht wird.

Niedersachsens Verkehrswege - Straßen, Schienen und Wasserwege - befinden sich häufig in einem schlechten baulichen Zustand und werden hinsichtlich des Ausbaustandes den Zukunftsanforderungen nicht gerecht.

Die Verkehrsinfrastruktur in den ländlichen Regionen weist erhebliche Defizite auf, ganze Regionen werden von leistungsfähigen Schienenverkehren abgekoppelt, in vielen Städten und Gemeinden warten die Bürger auf Umgehungsstraßen, täglich stehen abertausende Menschen auf Niedersachsens Straßen im Stau.

Die F.D.P.-Niedersachsen setzt sich für die Mobilität der Bürger in den Städten und Gemeinden und in allen Landesteilen ein. Wir wollen eine vernetzte Verkehrspolitik, die durch mündige Menschen und intelligente Technik schnell, kostengünstig und nachhaltig ausgestaltet ist.

Die F.D.P. Niedersachsen will eine Verkehrspolitik, die für unsere Bürgerinnen und Bürger Lebensqualität schafft und diese mehrt.

Niedersachsen muß als Drehscheibe für Personen- und Güterverkehr und als

verkehrstechnologisches High-Tech-Land Ideen und Projekte verfolgen, die Verkehrszukunft darstellen. Die F.D.P. begrüßt zukunftsorientierte Verkehrsträger für Menschen und Güter, vom elektronisch gesteuerten Nahverkehrsmittel, dem Transrapid, über das Großcontainerschiff bis zum Gütertransport durch Zeppeline. Um von seiner Rolle als Transitland zu profitieren, müssen die Güter- und Verkehrsströme nicht nur durch Niedersachsen hindurch, sondern auch nach Niedersachsen hinein gelenkt werden. Dazu müssen in unmittelbarer Nähe zu den Transitachsen Anreize geschaffen werden, die wirtschaftlichen Aktivitäten in Niedersachsen zu entfalten und Dienstleistungen für Wirtschaft, Verkehr und Menschen anzubieten. Dazu zählen Güterverkehrszentren, interkommunale Gewerbegebiete und regionale Verkehrsknotenpunkte, die verschiedene Verkehrssysteme verknüpfen. Nicht zuletzt gilt es den Ausbau von Dienstleistungen in Tourismus und Gastronomie, touristische Informations- und Leitsysteme sowie ein vielfältiges flächendeckendes Netz touristischer Anziehungspunkte in Niedersachsen zu fördern.

Die Funktion der Transitachsen muss mit den wirtschaftlichen Potenzialen für Niedersachsen verknüpft gesehen werden. Die Planungen hierzu müssen ineinander greifen.

Straßen

Die F.D.P.-Niedersachsen fordert eine zukunftsorientierte Straßenbaupolitik, die neue Wege geht. Für den Unterhalt und Ausbau von Straßen muß mehr Geld zur Verfügung gestellt werden, um dem Zustand immer schlechter und baufälliger werdender Straßen entgegen zu wirken.

- Deshalb fordert die F.D.P.- Niedersachsen die sofortige (gegenfinanzierte) Anhebung der Investitionen in den "Bundeshaushalt Straßenbau" von 1,3 Mrd. DM pro Jahr.
- neue "Weichenstellungen im Straßenbau".

Die F.D.P. Niedersachsen setzt sich besonders für Unternehmen und Arbeitnehmer außerhalb der Ballungsräume und im speziellen für den ländlichen Raum ein. Denn sie sind dringend auf leistungsfähige Straßen angewiesen .

Die F.D.P.-Niedersachsen wendet sich gegen eine Entwicklung, die immer mehr Steuern und Abgaben der Autofahrer für Deckungslücken der Haushalte verbraucht. Die F.D.P. Niedersachsen will nicht, dass der Autofahrer noch mehr als Melkkuh der Nation missbraucht wird. Gerade die von rot-grün erfundene "Ökosteuer" ist ein schlimmes Beispiel dafür, wie den Menschen, die sich mit dem Auto oder dem Zug fortbewegen müssen, eine weitere Steuer aufgebürdet wird, die nicht sachgerecht eingesetzt wird und die das tägliche Leben immer teurer macht.

Neue Weichenstellungen durch Privatfinanzierungen

Das traditionelle Planungsrecht und einengende Festlegungen für die Straßenbaulastträger, besonders aber die einzig auf öffentliche Mittel abzielende Finanzierung von Straßeninfrastruktur sind nicht mehr zeitgemäß.

Das Straßennetz ist in einem mangelhaften Zustand. Das Investitionsprogramm zum Neu- und Ausbau der Fernstraßen und die im Haushaltsplan des

Bundesverkehrsministers vorgesehenen Mittel stehen in einem krassen Mißverhältnis zum tatsächlichen Investitionsbedarf und zur Steuererhöhung beim Straßenverkehr durch die sogenannte Ökosteuern. Wir treten deshalb für ein Zukunftsprogramm ein, das die bisherigen Haushaltsrisiken beseitigt und die Finanzierung der Straßeninfrastruktur auf ein verursachergerechtes System unter Einbeziehung auch der ausländischen Nutzer enthält. Hierfür ist eine Ausschreibung von Modellprojekten zu starten, um Private in Bau, Betrieb und Unterhaltung von Fernstraßen, Teilnetzen sowohl in Ballungszentren als auch im städtischen und im ländlichen Raum einzubeziehen. Die Systemumstellung muss belastungsneutral erfolgen. Die Umsetzung erfolgt durch die Gründung einer privatrechtlich haftenden Bundesstraßengesellschaft. Die Planungshoheit für die Bundesfernstraßen bleibt beim Bund bzw. für Straßen anderer Ordnung bei den entsprechenden Körperschaften.

Auf diesem Weg können eine streckenbezogene LKW-Maut und andere Bundesmittel der Straßenbaugesellschaft zufließen. Die Straßenbaugesellschaft kann auch Mittel für ganz bestimmte Straßenbauprojekte einwerben. Die Bildung von Aktiengesellschaften zum Bau und Betrieb von Straßen wird seitens der F.D.P. ausdrücklich begrüßt. Die Straßenbaugesellschaft vermarktet "ihre" Straße. Erträge, die sich z. B. durch Mautgebühren, aus der Bewirtschaftung von Tankstellen oder Raststätten oder Brückenreklamen erzielen lassen, werden für den Unterhalt und Ausbau oder auch für Gewinnausschüttungen genutzt. Nach Auffassung der F.D.P. müssen hier steuerliche Kompensationen greifen. Eine zusätzliche Belastung der Bürger durch die Mauterhebung lehnt die F.D.P. ab.

Wichtige Straßenprojekte für Niedersachsen

Straßen sind wichtigste Verkehrsadern. Sie stehen in der Bedeutung für Menschen und Güter an erster Stelle. Darum setzt sich die F.D.P.-Niedersachsen für die schnelle Verwirklichung der lange geplanten Ausbaupläne für niedersächsische Fernstraßen ein.

Durch das F.D.P. Modell "Neue Weichenstellungen für den Straßenbau durch Straßenbaugesellschaften" ergeben sich für ein "Sofortprogramm Straße" neue Chancen.

A 1 sechsspuriger Ausbau der A 1 zwischen Ahlhorn und der Anschlussstelle Osnabrück-Nord

A 1 Anschlussstelle Osnabrück-Nord/Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück

A 7 Autobahndreieck Hannover-Nord/Anschlussstelle Großburgwedel

A 7 Anschlussstelle Göttingen/Anschlussstelle Friedland Umbau Autobahnkreuz Hannover -Ost,

A 20/A 23 Küstenautobahn von Westerstede über den Wesertunnel einer Elbkreuzung zwischen Glückstadt und Stade mit Anrnung an die A7 und A1

A 26 Hamburg-Stade,

A 30 sechsspuriger Ausbau von Autobahnkreuz Osnabrück Lotte/Osnabrück bis Osnabrück Süd,

A 28 Lückenschluss Delmenhorst,

A 33 Lückenschlüsse Osnabrück/Bielefeld und nach Norden zur A1

A 38 Göttingen-Halle,

A 39 Lückenschluss Braunschweig-Rautheim - Kreuz Wolfsburg, Verlängerung nach Nordost Richtung Hamburg/Schwerin

Ortsumgehungen bringen doppelten Nutzen

Der Verkehrsfluss auf vielen stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen wird nicht selten durch Ortsumgehungen behindert. Das verursacht bei den Verkehrsteilnehmern vor allem Zeitverluste und Kosten. Gleichzeitig beeinträchtigen solche Ortsumgehungen die Lebensqualität einer Vielzahl von Anwohnern in Gemeinden sowie oft auch die Attraktivität der Ortskerne.

Die F.D.P.-Niedersachsen fordert deshalb der Planung, der Mittelbereitstellung und dem Bau von Ortsumgehungen Vorrang einzuräumen gegenüber der Erweiterung vorhandener und dem Bau neuer Straßen. (Ortsumgehungen, die von der F.D.P.-Niedersachsen für vordringlich gehalten werden, stehen in der Anlage zu diesem Programm).

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Die F.D.P.-Niedersachsen strebt mit Hilfe der F.D.P.-Bundestagsfraktion eine Änderung des Bundesfernstraßengesetzes an. Mit Blick auf die große Zahl baureifer und planfestgestellter Straßenbaumaßnahmen, die aus der fünfjährigen Geltungsdauer heraus zu fallen drohen, muss eine Gesetzesänderung erfolgen, die darauf abzielt, die Geltungsdauer der rechtsgültigen Beschlüsse zu verlängern.

Hilfe durch Verkehrslenkung

Die F.D.P. setzt sich nachdrücklich dafür ein, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur durch neue Ideen und Telematiktechnologien - sowohl für die Straße als auch für die Schiene - besser genutzt wird. Die vorhandenen Möglichkeiten sind, wie der Vergleich mit anderen Großstädten und Regionen im In- und Ausland zeigen, bisher in Niedersachsen bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Mit der Verkehrsleitzentrale "move", die die Verkehrsverhältnisse im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr im gesamten Großraum Hannover erfassen und steuern soll, ist ein erster und wichtiger Schritt getan, dem weitere für die zukünftige Vernetzung von Verkehrsinformationen und Verkehrsträgern niedersachsen-, bundes- und europaweit folgen müssen.

Die F.D.P. setzt in Zukunft vor allem auf Mobilitätsinformationssysteme als wirksames Mittel gegen den Stau und zur Sicherung der Mobilität. Für die Liberalen steht fest, dass selbst die beste Verkehrs- und Informationstechnik Staus nicht verhindern kann, wenn die Ursachen in der schlechten Verkehrsinfrastruktur nicht verbessert werden.

Küstenland Niedersachsen

"Die Ozeane sind das zukünftige Erbe der Menschheit", dieser Leitsatz der Weltausstellung 1998 in Lissabon bestätigt sich immer mehr. Er wird von der EXPO am Meer in Wilhelmshaven aufgegriffen und dadurch für niedersächsische Bürger konkret erfahrbar. Die F.D.P. Niedersachsen sieht Niedersachsen als Küstenland mit hoher Bedeutung für die See- und Binnenschifffahrt. Der Wohlstand Europas beruht auf seiner Führungsposition im Welthandel. Um diese Position zu stabilisieren, und damit das eigene Wohlergehen zu sichern, muss Europa die notwendigen Hafenskapazitäten vorhalten.

Deshalb fordert die F.D.P. Niedersachsen den Ausbau der niedersächsischen Häfen zu lokalen Brennpunkten der Globalisierung.

Alle niedersächsischen Häfen haben bis zum Jahr 2003 zukunftsorientierte Entwicklungspläne auszuarbeiten. Dabei sind auch Privatisierungschancen für die niedersächsischen Häfen aufzuzeigen und nach Möglichkeit zu realisieren.

Niedersächsische Häfen sollten nach Auffassung der F.D.P. eine enge Zusammenarbeit suchen, um eine gemeinsame Antwort auf die maritimen Verkehrsherausforderungen zu geben. Verstärkter maritimer Kooperation und gerade der regionalen Zusammenarbeit - Ems-Schiene, Weser-Häfen - kommt besondere Bedeutung zu.

Um unseren Häfen Zukunftschancen zu eröffnen, sind seitens des Bundes und Landes sichere seewärtige Tiefgänge zu den einzelnen Häfen vorzuhaltend, die künftig größer werdenden Schiffen die Hafenzufahrt ermöglichen; Wilhelmshaven: Jadefahrwasser 20 m ; Emden: Außenemsvertiefung von zur Zeit 8,5 m auf 9,5 m unter SKN.

Das gilt für das Ems-, Weser-, Elbrevier, aber auch für die Hunte als Zufahrtsweg zum Oldenburger Hafen. Die F.D.P.-Niedersachsen sieht die Binnenland-Anbindungen aller Häfen als unabdingbare Voraussetzung für ein Niedersächsisches Verkehrskonzept.

Gerade in diesem Bereich hat die niedersächsische Verkehrsinfrastruktur dramatische Mängel aufzuweisen. Der Dortmund-Ems-Kanal ist reich an Verkehrshindernissen, ein Ausbau auf Wasserstraßenklasse 4 ist erforderlich. Die Schienenstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg muss verbessert werden.

Die F.D.P.-Niedersachsen will, dass Seegüterverkehre möglichst lange den ökologische Verkehrsträger Wasser nutzen, um über niedersächsische Häfen nach Deutschland und in den östlichen Wirtschaftsraum der Europäischen Union einzufließen. Um diese Entwicklung, die durch rasant zunehmende Containerverkehre bestimmt ist, aufzugreifen und für Niedersachsen zu nutzen, betrachtet die F.D.P.-Niedersachsen die Realisierung eines neuen Containerhafens als ein Kernprojekt ihrer maritimen Politik. Durch einen neuen Containerhafen wird es möglich sein, im Rahmen einer Hafenkooperation Deutsche Bucht auch tiefgehende Schiffe abfertigen zu können.

Da die Finanzierung eines solchen neuen Hafens weitestgehend privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen soll, das gilt besonders für den Bau und den Unterhalt der Suprastrukturen, ist die Wahl des Standortes auch in erster Linie eine Entscheidung der Investoren.

Um den neuen Hafen voll nutzen zu können, ist zum Hinterland eine Eisenbahnlinie - im Sinne der niederländischen Betuweroute - zu entwickeln, die vorrangig dem Schienengüterverkehr vorbehalten ist. Diese Verbindung bildet das Rückgrat des niedersächsischen Schienengüterverkehrs und soll sich zu einer Hauptachse des europäischen Schienennetzes entwickeln, das die Verbindung in den osteuropäischen Raum herstellt.

Die F.D.P.-Niedersachsen tritt dafür ein, dass die Vorteile der Binnenschifffahrt - freie Kapazitäten, Zuverlässigkeit, Sicherheit, geringer Energieverbrauch - besser genutzt werden. Das Netz der niedersächsischen Binnenwasserstraßen ist zu verbessern.

Die F.D.P. Niedersachsen fordert

- den Ausbau der Mittelweser für Grossmotorschiffe (GMS), einschließlich des bedarfsgerechten Ausbaus der Schleusen in Dörverden und Minden
- den Ausbau des Elbeseitenkanals und des Elbe-Lübeck-Kanals,
- den Ausbau des Mittellandkanals,
- die Erhöhung von Brücken über den Binnenwasserstraßen, um dreilagige Containertransporte auf Binnenwasserstraßen zu ermöglichen.
- den Ausbau der Oldenburger Schleuse des Küstenkanals zu einer Doppelschleuse, um den Küstenkanal für Binnenschiffe der Euronorm zügiger befahrbar zu machen.

Die F.D.P. will, dass die Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Binnenhäfen und Seehäfen enger zusammenarbeiten und sich die Wettbewerbschancen der Binnenschifffahrt verbessern. Wettbewerbsverzerrende Subventionen sind zu unterbinden.

Der vorzunehmende Ausbau der Mittelweser ist so zu gestalten, dass sowohl das Landschaftsbild als auch die Fließgeschwindigkeit und weitere ökologische Eckdaten nicht negativ beeinträchtigt werden. Durch vernünftige, umsichtige Planung und einfache Maßnahmen wird er zeigen, dass eine umweltverträgliche Belebung der Wirtschaft möglich ist.

Schieneverkehr

Für die F.D.P.-Niedersachsen ist der Wettbewerb unter gleichen Rahmenbedingungen in allen Ländern der Europäischen Union Grundprinzip eines liberalisierten Verkehrsmarktes. Darin haben staatliche Eisenbahnmonopole keinen Platz.

Die F.D.P.-Niedersachsen fordert eine konsequente Fortsetzung der Bahnreformen in allen Ländern der EU gemäß der EU-Richtlinie und die sofortige Öffnung der europäischen Schienennetze für alle in der EU zugelassenen Eisenbahnunternehmen.

Die Netz- und die Betriebsgesellschaften sind organisatorisch und unternehmerisch von der Schieneninfrastruktur zu trennen, so dass es konkurrierende Anbieter für die Beförderung von Menschen und Gütern gibt.

Die F.D.P.-Niedersachsen empfiehlt, auch die Betreibergesellschaften nicht im Unternehmensverbund zu führen, weil dadurch der Wettbewerb um begehrte Trassenzugänge zu Lasten der Marktstellung des Netzbetreibers behindert wird.

Die F.D.P.-Niedersachsen will, dass alle am Bahnmarkt interessierten Unternehmen (derzeitige Bahnunternehmen, Spediteure, Unternehmen, die große Gütermengen zu transportieren haben, wie zum Beispiel Handelsketten) im Wettbewerb unter zumindest gleichen, am besten europaweit gültigen Regeln und Kosten die Schieneninfrastruktur nutzen können, wie es im Straßenverkehr der Fall ist.

Gleichzeitig setzt sich die F.D.P.-Niedersachsen ein für den freien Verkehr in der EU unter einheitlichen technischen Standards, einheitlichen Steuersätzen (z.B.

Mehrwertsteuer und Mineralölsteuer, auch beim Flugverkehr) und einheitlichen Kostendeckungsgraden der verschiedenen Verkehrsträger.

Die F.D.P.-Niedersachsen setzt sich für eine deutliche Straffung der finanziellen

Regelungen im Regionalisierungsgesetz ein, um zu verhindern, dass das Land die Zuwendungen des Bundes nicht für schienenengebundenen Personennahverkehr verwenden. Die Aufgaben der 1996 gegründeten Landesnahverkehrsgesellschaft sind analog zu den Regelungen für die Großraumverbände Hannover und Braunschweig soweit wie möglich auf die Träger der regionalen Verkehrsgesellschaften zu übertragen. Damit können straßen- und schienengebundene Infrastrukturen bürgernah durchgeführt werden. Unabhängig davon sind Mittelverwendung und Mittelbewirtschaftung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft transparent zu machen und der Beschlussfassung durch den Nds. Landtag zu unterwerfen. Gleichzeitig fordert die F.D.P.-Niedersachsen eine Liberalisierung des Personenbeförderungsgesetzes, um im stärkeren Maß als bisher die Einbeziehung privater Verkehrsunternehmen bei der Ausführung und Planung der Nahverkehrsleistungen möglich zu machen.

Mit großem Nachdruck setzt sich die F.D.P.-Niedersachsen für ein landesweit flächendeckendes Schienenverkehrsangebot auch in der Fläche der ländlichen Räume ein, das ein kundenorientiertes Fern-, Regional- und Nahverkehrsangebot umfasst. Dabei ist für die F.D.P.-Niedersachsen die Schnellstreckenverbindung zwischen Hannover und Hamburg sowie Bremen genauso wichtig wie gute InterRegio-Anbindungen, zum Beispiel für die Menschen im Nordwesten Niedersachsens. Einschnitte bei den InterRegio-Zügen lehnt die F.D.P. ab.

Sollte die Schließung einzelner Bahnhöfe unwirtschaftlich sein, sollten diese - den Postämtern vergleichbar - einer zusätzlichen Nutzung zugeführt werden.

Die F.D.P.-Niedersachsen fordert eine deutlich bessere Ausgestaltung des Schienenverkehrs,

- u.a. durch die Südharzstrecke
 - und die Bahnstrecke Esens- Sande- Wilhelmshaven
 - die Bahnstrecke Delmenhorst - Hesepe
 - die Verbindung nach Groningen
 - Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Wilhelmshaven - Oldenburg
 - unmittelbarer ICE-Anschluss des Hauptbahnhofs Oldenburg an das Fernstreckennetz
- Ausbau des Knotenpunktes Osnabrück (Amsterdam-Hannover-Berlin sowie Hamburg-Bremen-Ruhrgebiet) Turmbahnhof

Weiterhin hält die F.D.P.-Niedersachsen eine Anbindung Norddeutschlands und damit auch Skandiaviens an die bis Hannover reichenden Schnellverbindungen für notwendig. Bei der Planung einer solchen neuen Schnellverbindung sollten die Deutsche Bahn AG und die Bezirksregierung Lüneburg die Gesichtspunkte des Pendlerverkehrs und des Landschaftsschutz ebenso berücksichtigen wie betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte.

Regionale Bahnnetze - auch mit "Straßenbahnstandard" - auf Nebenstrecken, sind als ergebnisoffene Versuche zu führen. Sie können nach Auffassung der F.D.P.-Niedersachsen geeignet sein, Mittelstandsinitiativen als Verkehrsbetreiber

einzu beziehen und die Bahn in der Region wettbewerbsfähiger zu machen. Der Start der Nordwestbahn ist erster Ausdruck der positiven Wirkung des beginnenden Wettbewerbs auf der Schiene.

Die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt heute bei kommunalen Zweckverbänden, die auch für Defizite aufkommen müssen. Die F.D.P.-Niedersachsen fordert, Schienenersatzverkehre (Schnellbus, Regio-Bus, Taxi-Bus usw) in gleicher Weise zu fördern wie den SPNV. Nur so erhalten die Zweckverbände die Entscheidungsfreiheit, welche Verkehrsmittel sie aus Kostengründen einsetzen wollen.

Nach den Vorstellungen der F.D.P.-Niedersachsen müssen die Kommunen einen größeren Einfluss auf den Nahverkehr bekommen. Dafür müssen sich die Kommunen zu Verbänden zusammenschließen, die ein Angebot definieren und ausschreiben. Die staatlichen Zuschüsse müssen gebündelt werden, pauschal und durch einen Erfolgsbonus ergänzt an die Kommunen gezahlt werden, um die Mittel zielgenau und mit mehr Eigenverantwortung seitens der Kommunen einzusetzen.

Die F.D.P.-Niedersachsen fordert eine stärkere Bürgerbeteiligung im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr.

Besonders im Güterverkehr kann die Schiene für eine erhebliche Entlastung der Straße sorgen, deshalb fordert die F.D.P.-Niedersachsen einen konsequenten Ausbau leistungsstarker Schienengüterverkehrsstrecken. Hierzu gehört auch die ernsthafte Prüfung, ob und an welchen Verkehrsknotenpunkten oder Industriestandorten im Sinne infrastruktureller Daseinsvorsorge Güterverkehrszentren initiiert und/oder eingerichtet werden können. Nur so ist die angestrebte bessere Integration der Verkehrsträger zu erreichen.

Luftverkehr

Der internationale Flughafen Hannover sowie die regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze sind unverzichtbar für den Wirtschaftsstandort Niedersachsen. Sie müssen sicher stellen, dass die Menschen und Wirtschaftsgüter aus allen Teilen Niedersachsens heraus nach allen Orten in Europa und die Welt befördert werden können. Für die F.D.P. sind Niedersachsens Flughäfen und Verkehrslandeplätze entscheidende Standortfaktoren im weltweiten Wettbewerb um

Unternehmenssicherungen und Neuansiedlungen und damit um Arbeitsplätze.

Der Interkontinentalflughafen Hannover-Langenhagen muss auch in Zukunft dem Verkehrsaufkommen bedarfsgerecht angepaßt werden. Dabei ist den berechtigten Belangen der Bürger nach effektiverem Lärmschutz durch intelligente Lösungen und durch den Einsatz fortschreitender Technik Rechnung zu tragen.

Regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen kommen im Flächenland Niedersachsen besondere Bedeutung zu. Deshalb fordert die F.D.P. Niedersachsen deren Ausbau, das gilt unter anderem für die Flugplätze Emden und Rotenburg.

Weiterhin sind private Nutzungsmöglichkeiten in Verbindung mit den militärischen Flugplätzen in Ahlhorn und Diepholz zu schaffen bzw. auszubauen.

Kommunale Verkehrspolitik

Die F.D.P. Niedersachsen fordert eine kommunale Verkehrspolitik, die die Lebensqualität und die Lebendigkeit unserer Gemeinden und Städte stärkt.

Die F.D.P. will die Wünsche der Bürger nach Mobilität mit den Zielen Stadtentwicklung, Verkehrssicherheit - besonders für Kinder, ältere Mitbürger und Behinderte - , Sicherung der wirtschaftlichen Grundlagen der Innenstadtgeschäfte und Umweltschutz in Übereinstimmung bringen.

Für die F.D.P. haben Verkehrssicherheit und angemessener Verkehrsfluss gleichwertig hohe Priorität. Die F.D.P. fordert, dass innerstädtische Ein- und Ausfahrtsstraßen dem Verkaufsaufkommen gewachsen bleiben müssen und lehnt einen verkehrsbeeinträchtigenden

Die Bürger dürfen bei der Wahl der Verkehrsmittel nicht bevormundet werden. Der faire Wettbewerb der Verkehrsmittel muss erhalten bleiben. Der Wirtschafts- und Anlieferverkehr muss auch in der Kommune gewährleistet bleiben.

Die sogenannte Grüne Welle ist auf allen Haupt- und Sammelstraßen anzustreben. In Großstädten ist der Grüne Pfeil an Ampelkreuzungen oft sinnvoll und notwendig.

Rückbau ab. Moderne Leitsysteme bieten nach Auffassung der F.D.P. intelligente Lösungen, um kommunale Verkehrsströme situationsgerecht zu gestalten. Ein pauschales Tempo 30- Gebot für ganze Städte oder großräumige Gemeindegebiete lehnt die F.D.P. ab. Die F.D.P.-Niedersachsen sieht in einem zweckmäßigen und auf Dauer finanzierbaren Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln einen wertvollen Beitrag zur Mobilität von Menschen - auch in ländlichen Räumen - und einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz. Ortszentren und Fußgängerzonen müssen einen aktiven Beitrag zur Lebendigkeit und Lebensqualität der Städte und Gemeinden und deren Einwohner leisten. Sie müssen aber auch für den Autofahrer erreichbar sein und über ein ausreichendes Angebot von Parkplätzen in deren unmittelbarer Nähe verfügen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die F.D.P. Niedersachsen fordert den integrierten öffentlichen Personenverkehr vom Fernverkehr über den Regionalverkehr bis zum Nahverkehr nach dem Motto "ein Fahrplan, ein Tarif, eine Fahrkarte", um die vom Bürger gewünschte Mobilität zu wahren und unsere Städte bewohnbar und lebenswert zu erhalten. Zur Förderung des ÖPNV sind nach Ansicht der F.D.P.- Niedersachsen betriebliche, bauliche und ordnungspolitische Maßnahmen aus einem Guss notwendig: Attraktiver Fahrzeugpark, einheitliche Tarife und Fahrscheine, abgestimmte, verdichtete Taktfahrpläne, Park-and-Ride-Anlagen auch für Fahrräder. Gewerbegebiete sind an den ÖPNV besser anzubinden, Arbeits- und Einkaufszeiten sind zu entzerren. Die Einbeziehung des privaten Taxigewerbes muss vorangetrieben werden; Sammeltaxi, Nachttaxi, Ruftaxi. Um die unterschiedlichen Anforderungen in Ballungsgebieten und im ländlichen Raum sachgerecht zu berücksichtigen, ist nach Auffassung der F.D.P.-Niedersachsen die Regionalisierung des ÖPNV, das heißt die Zusammenfassung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung vor Ort der richtige

Weg.

Die F.D.P. Niedersachsen will eine ausreichende, zweckgebundene und auf Dauer gesicherte Finanzausstattung der Träger des Nahverkehrs sicher stellen.

In der konsequenten Privatisierung der Transportleistungen sieht die F.D.P.-Niedersachsen ein mögliches Instrument zum Abbau der hohen Defizite des Öffentlichen Personennahverkehrs. In den Städten ist dem ÖPNV grundsätzlich Vorrang vor dem Individualverkehr einzuräumen, zum Beispiel durch Einführung einer örtlichen Leittechnik oder durch Vorrangschaltung von Lichtzeichenanlagen für öffentliche Verkehrsmittel.

Weil sich die Lebenssituation vieler Menschen gerade im ländlichen Raum, der häufig nicht mehr landwirtschaftlich geprägt ist, deutlich verändert hat, fordert die F.D.P.-Niedersachsen eine Offensive zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum. Die Nutzung privater Verkehrsangebote und deren Verknüpfung mit allen Leistungen der öffentlichen Anbieter muß durch die Zusammenführung des Schüler-, Werk- und Linienverkehrs verbessert werden, Hauptlinien zu Mittel- und Oberzentren sind im Taktangebot anzubieten.

Niedersachsen braucht einen Fahrrad-Masterplan

Im Fahrradverkehr liegen gerade im "Fahrradland"-Niedersachsen große Möglichkeiten für eine besonders umwelt- und menschenfreundliche individuelle Mobilität.

Wie Beispiele aus Oldenburg oder Osnabrück zeigen, kann der Fahrradverkehr ganz erheblich zur Entlastung der Innenstädte beitragen.

Die F.D.P.-Niedersachsen fordert, auch vor dem Hintergrund überzeugender Chancen für den Fahrradtourismus, den Ausbau der Infrastruktur für das Rad. Eine wesentlich bessere Verzahnung mit dem ÖPNV ist anzustreben, insbesondere im Hinblick auf die Transportmöglichkeiten für Räder in Bussen und Bahnen.

Die F.D.P.-Niedersachsen unterstützt deshalb den Ausbau des Radwegenetzes, geeignete Fahrradabstellplätze an Bahnhöfen, die Ausweisung von Fahrradstraßen und Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw, die Beteiligung von Fahrradclubs an den Radwegeplanungen.

Die F.D.P.-Niedersachsen will folgende Zukunftsprojekte realisieren:

Niedersachsen muß als Drehscheibenland für Personen- und Güterverkehr und als verkehrstechnologisches High-Tech-Land Ideen und Projekte verfolgen, die Verkehrszukunft darstellen. Die F.D.P. begrüßt zukunftsorientierte Verkehrsträger für Menschen und Güter, vom elektronisch gesteuerten Nahverkehrsmittel oder dem Transrapid, über das Großcontainerschiff bis zum Gütertransport durch Luftschiffe.

Transrapid

Die F.D.P.-Niedersachsen fordert die Sicherung der Versuchsanlage zur Erprobung der Magnetschwebbahn im Emsland und den unverzüglichen Bau einer Transrapidstrecke von Amsterdam über Bremen nach Berlin.

Nach Auffassung der F.D.P. ist es hohe Zeit, die Einführung des neue Verkehrssystems aus umweltpolitischen, wirtschaftlichen und gesamtpolitischen Gründen sicher zu stellen, weil der Transrapid allen anderen Verkehrssystemen überlegen ist. Für den Transrapid spricht besonders, dass in Anbetracht der Zuwächse bei den Fahrgastzahlen viele Kunden von kurzen Luftfahr- und Eisenbahnstrecken auf das neue Verkehrsmittel umsteigen werden, um das Schweben über der Landschaft mit 500 km/h und nicht über den Wolken zu nutzen. Mit der Transrapidstrecke Amsterdam-Berlin ergeben sich hervorragende Vernetzungsmöglichkeiten nach Nord- und Osteuropa. Die F.D.P. fordert die Überprüfung der Transrapid -Gesellschaft/Firmenstruktur aus Bahn, Lufthansa und Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft, um sicher zu stellen, dass der Transrapid eine faire Anwendungschance hat.

Telematik für Hannover

Die F.D.P.-Niedersachsen setzt sich dafür ein, dass in der Landeshauptstadt Hannover der Verkehr flächendeckend über Telematik gesteuert wird. Die Umlandgemeinden des Großraumes Hannover werden nach und nach einbezogen.

Rohrpost-Transportsysteme

Die F.D.P.-Niedersachsen fordert den Ausbau automatisierter "Rohrpost-Transportsysteme", über die Güter und Waren von Güterverteilzentren in Innenstädte verfrachtet werden.

Verbesserte Schienenanbindung der Häfen

Der moderne Güterverkehr ist intermodal: die jeweiligen Vorteile von Schiene, Wasser und Straße werden genutzt und miteinander kombiniert. Dabei handelt es sich sowohl um Kosten- als auch um Qualitätsvorteile.

Um die strategische Lage Niedersachsens an der Nordseeküste und der Deutschen Bucht zu nutzen, will die F.D.P.-Niedersachsen eine umweltverträgliche Schienengüterverkehrsverbindung von den Häfen in den mittel- und osteuropäischen Wirtschaftsraum.

Diese Verbindungen sollen das Rückgrat des niedersächsischen Schienengüterverkehrs bilden und eine Hauptachse des nationalen und europäischen Schienennetzes darstellen.

Leistungsfähiger kombinierter Verkehr

Die F.D.P. Niedersachsen fordert zur Entwicklung eines leistungsfähigen kombinierten Verkehrs:

Verbesserungen im Hinblick auf die Ordnungs- und Fiskalpolitik:

- Diskriminierungsfreier Zugang und Nutzung der Terminals in den Häfen
- Anpassung des europäischen "Freeway- Konzeptes" an die Erfordernisse der Praxis

Verbesserungen im Hinblick auf die Infrastruktur:

- flächendeckende Terminals
- Berücksichtigung der Küsten- und Binnenschifffahrt

- Trennung von Güterverkehr- und Personenverkehrstrassen

Verbesserungen im Hinblick auf die Transporttechnik:

- Vereinheitlichung des EU-Schienennetzes / Interoperabilität

Verbesserung des innovativen Angebotes:

- Qualitätsmanagement Bahn
- marktorientierte Preispolitik der Bahn im Kombi-Verkehr
- Förderung verkehrsträgerübergreifender Informations- und Kommunikationssysteme.

Forschungsflughafen Braunschweig

Der Forschungsflughafen Braunschweig ist das europaweit führende Kompetenzzentrum auf dem Gebiet der Luftverkehrssicherheit und er hat eine besondere Bedeutung für den Arbeitsmarkt.

In den Marktfeldern Luftverkehrsmanagement, Verkehrstelematik und beim Wissenstransfer auf andere Verkehrsbereiche bestehen hervorragende Entwicklungschancen. Um diese Chancen zu erhalten und auszubauen, ist die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2600 Meter zwingende Voraussetzung; andernfalls ist in den kommenden Jahren mit dem Abzug des Bundesluftfahrtamtes aus Braunschweig zu rechnen.

Die Ansiedlung der neu zu schaffenden europäischen Luftfahrtbehörde am Forschungsflughafen Braunschweig ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Stärkung des Standortes. Die F.D.P. Niedersachsen fordert die Bundesregierung daher auf, sich für die Vergabe der europäischen Luftfahrtbehörde nach Braunschweig einzusetzen.

Ausbau Regionalstadtbahnen

Beim Ausbau oder Neubau von Schienenstrecken sollen vorrangig Infrastruktur-Modelle geplant und aus öffentlichen Mitteln gefördert werden, bei denen durch kombinierte Eisenbahn-Stadtbahn-Systeme durchgehende innerstädtische Anbindungen des Streckennetzes oder Verknüpfungen des Eisenbahnnetzes mit bereits vorhandenen innerstädtischen Schienenverbindungen erreicht werden und die damit zu Reisezeitgewinnen und zu umsteigefreien Angeboten führen.

Schienenverbindungen sind neben dem Individualverkehr eine wichtige Voraussetzung sowohl für die Erreichbarkeit stark belasteter Innenstädte als auch für gleichwertige Lebensverhältnisse bei der Mobilität im ländlichen Raum. Der Erhalt von Schienenverbindungen kann langfristig jedoch nur durch eine höhere Wirtschaftlichkeit des Betriebes gesichert werden. Diese erfordert in vielen Bereichen des Landes eine verbesserte Infrastruktur der Schienenstrecken. Dadurch wird in Ballungsräumen auch eine verbesserte Stadt-Umland-Qualität im Öffentlichen Personennahverkehr erreicht.