

Wahlprüfsteine zur Landtagswahl in Niedersachsen am 9.10.2022 - Ergebnisse		
	Partei/Kandidat*in	Die Linke
Frage 1	Wie und mit welchen Mitteln wollen Sie die Infrastruktur in Niedersachsen an die zu erwartenden klimatischen Veränderungen (Hitzeperioden, Überflutungen, steigende Meeresspiegel) anpassen?	<p>Das Auto ist im Vergleich das deutlich schlechtere Verkehrsmittel gegenüber Bus und Bahn, die CO2-Emissionen sind etwa um den Faktor 5 höher. Daher braucht die Verkehrswende einen Neustart in Niedersachsen. DIE LINKE. Niedersachsen fordert einen gut ausgebauten und taktstarken Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Deshalb wollen wir den ÖPNV massiv ausbauen und allen Menschen die Fahrt einfach und perspektivisch unentgeltlich anbieten. Dann erreicht der ÖPNV auch Menschen, die bisher auf das Auto angewiesen sind. Ein gut ausgebauter ÖPNV zum Nulltarif, emissionsarm, vernetzt und barrierefrei ist der Kern einer klimagerechten und sozialen Verkehrswende. Große Passagierzahlen und Gütermengen können effizient, umweltfreundlich und kostengünstig auf der Schiene transportiert werden. Das macht die Bahn zu einem der wichtigsten Bausteine in einer klimagerechten Verkehrswende, denn die Schiene hat den geringsten Energie- und Flächenverbrauch. Ein hoher Anteil an Elektromobilität ist praktisch sofort realisierbar. Gesundheitliche Belastungen, Verkehrsinfrakte und Dauerstaus auf Straßen lassen sich durch einen konsequenten Streckenausbau und die Reaktivierung stillgelegter Strecken nachhaltig reduzieren. Gleichzeitig ist der Schienenverkehr ein wirksames Instrument, um sozialverträgliche Beschäftigungsverhältnisse durchzusetzen und Lohndumping und miesen Arbeitsbedingungen in der LKW-Logistik entgegenzuwirken. Die von der EU vorgeschriebene Ausschreibung von Schienenverkehrsleistungen, bei denen sich die Wettbewerber*innen vor allem auf Kosten des Personals unterscheiden können, lehnen wir als unsoziale Wettbewerbsverzerrung durch inakzeptables Lohndumping ab. Zugleich setzen wir uns auf Bundesebene für die vollständige Rückführung der Bahn in eine öffentlich-rechtliche Eigentumsform statt die Führung als profit-gemittelter Aktiengesellschaft ein.</p> <p>Güter sollen vorrangig auf der Schiene und auf den Wasserwegen transportiert werden. Dem Land Niedersachsen kommt insbesondere die Aufgabe zu, die Hinterlandanbindung der Nordseehäfen zu verbessern. Die bestehenden Magistralen zwischen Hannover und Hamburg sowie Bremen sind bereits jetzt überlastet. Selbstverständlich kommt dafür auch der Bau neuer Trassen in Frage, die Orte erschließen würden, die bislang über keinen Schienenanschluss verfügen. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erfordert einen deutlichen Ausbau des verkehrsmittelübergreifenden Containerverkehrs. Dafür müssen größere Gewerbegebiete wieder mit Gleisanschlüssen ausgestattet werden. Neue, aufkommensstarke Gewerbegebiete sollen nur noch mit Gleisanschluss genehmigt werden. Wir fordern ferner erste Schritte in Richtung eines öffentlichen und schienegebundenen Güterverkehrs mit Hilfe kommunaler Packstationen und kleinerer Güterbahnhöfe, vor allem im ländlichen Raum. In den Ballungsgebieten sollen die kommunalen Verkehrsbetriebe prüfen, ob und wie Güterverkehre auf die kommunale Schiene verlagert werden können. Dafür ist eine bessere Verknüpfung der überregionalen Bahn mit dem kommunalen Schienennetz nötig.</p> <p>Niedersachsen hat ein gut ausgebauten Wasserwegenetz, auf dem ein energiesparender und klimaschonender Transport vor allem von Gütern umgesetzt werden kann. Dafür müssen die Schiffe schnellstmöglich auf klimaneutrale Treibstoffe bzw. Antriebsarten umgerüstet werden. Wir wollen bestehende Fahrverbindungen erhalten und Ausbaupotenziale prüfen. Hafenkapazitäten sollen dort ausgebaut werden, wo es notwendig (und umweltschonend) möglich ist. So wollen wir mehr LKW-Verkehr auf die Wasserwege verlagern ohne natürliche Gewässer weiter auszubaggern.</p> <p>Der jetzige Luftverkehr belastet das Klima und anwachsende Menschen in besonders hohem Maße und muss daher deutlich reduziert werden. Hier ist vor allem bei Kurzstreckenflügen anzusetzen. Niedersachsen muss sich dafür einsetzen, diese bundesweit abzuschaffen und Subventionen für Regionalflughäfen einzustellen. Diese Gelder müssen in voller Höhe dem ÖPNV zugutekommen. Nachfrage lehnen wir ab, da sie für Anwohner*innen in den Flugschneisen zu nicht hinnehmbaren Ruhestörungen führen.</p>
Frage 2	Wie wollen Sie sich konkret für eine klimafreundliche Mobilität (Gütertransport und Individualverkehr) in Niedersachsen einsetzen?	<p>Wir werden uns im Landtag für ein nachhaltiges Programm zum Ausbau des ÖPNV in der Fläche mit mehr Buslinien, gegebenenfalls mit kleineren Bussen oder Sammeltaxen, kürzeren Taktzeiten und der Reaktivierung von Bahnstrecken, um ländliche Regionen für den ÖPNV zu erschließen. Denn nur mit einer attraktiven Alternative zum Auto kann die Verkehrswende in ländlichen Räumen gelingen. Sozial gerecht ist eine klimagerechte Verkehrswende aber nur, wenn sie auch für alle erschwinglich ist. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass der ÖPNV für alle kostenfrei wird, oder zumindest das 9€ Ticket in Niedersachsen verstetigt wird. Dafür müssen erhebliche Landes- und Bundesmittel bereitgestellt werden. Erste Schritte auf Landesebene sind die Umwidmung von Finanzmitteln: Weg vom Straßenneubau und der unsinnigen Subventionierung defizitärer Regionalflughäfen, hin zum öffentlichen Verkehr. Eine Nahverkehrsabgabe, die Kommunen von ortsansässigen Unternehmen und Betrieben zum Ausbau des ÖPNV erheben können, muss rechtlich ermöglicht werden. Auf Bundesebene wollen wir u. a. die Finanzmittel für Dienstwagenprivileg und Dieselsubventionen umwidmen und beim nicht mehr benötigten Autobahnneubau Gelder in den Ausbau des ÖPNV umleiten. Statt immer neuer Autobahnen braucht es mehr kommunale, demokratisch kontrollierte Nahverkehrsunternehmen. Um mehr Menschen für die Nutzung des ÖPNV zu begeistern, muss dieser nicht nur erschwinglich, sondern auch deutlich einfacher zu nutzen sein. Ferner planen wir eine Bundesratsinitiative zur Abschaffung der Subventionierung des Flugverkehrs durch niedrige Kerosinsteuern Auf Bundesebene wollen wir ferner die Privatisierung in Form der neu geschaffenen Autobahn GmbH rückgängig machen. Geschwindigkeitsbegrenzungen tragen nicht nur zu mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm bei, sondern sind auch gut fürs Klima. Deshalb wollen wir, dass sich Niedersachsen im Bundesrat für ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Bundesstraßen einsetzt.</p>
Frage 3	Welchen Stellenwert soll der Klimaschutz aus Ihrer Sicht bei der Planung neuer Infrastruktur haben? Wäre aus Ihrer Sicht ein Verzicht auf Straßenneubau aus Klimaschutzgründen denkbar – auch wenn es Projekte aus BVWP betrifft?	<p>Das landesinterne Straßennetz wollen wir nur noch nach umfassender verkehrstechnischer und ökologischer Untersuchung erweitern. Bei einer Erweiterung sollen dafür andere versiegelte Flächen wieder entsiegelt werden. Eingriffe in die Natur, die mit der Sanierung und dem Betrieb von Straßen verbunden sind, müssen durch begleitende Naturschutzmaßnahmen ausgeglichen werden. An Stellen mit genügend alternativen Verkehrswegen, fordern wir einen gezielten Straßenneubau. Die Finanzmittel für Straßenneubau müssen in andere Verkehrsträger fließen. Wir lehnen alle Pläne zum Neu- und Ausbau von Autobahnen, die weitere klimaschädliche Flächenversiegelungen mit sich bringen, in Niedersachsen ab und unterstützen Bürger*inneninitiativen, die sich dagegen wenden. Vor allem die geplante A20, die in West-Ost-Richtung durch das nördliche Niedersachsen verlaufen soll, ist ökologisch schädlich, weil sie wichtige Moorflächen beeinträchtigt. Darüber hinaus ist sie verkehrlich überflüssig und unverhältnismäßig teuer, da nach ein gesonderter Eibühnen gebaut werden müsste. Somit hat die DIE LINKE. Niedersachsen in ihrem Wahlprogramm ein klares Nein zum weiteren Neubau von Autobahnen aufgenommen. Neben dem geplanten Bau der A20, können wir auch auf die Erweiterung der A39 verzichten. Wir fordern somit das Ende von Versiegelung und die Umschichtung von Naturflächen zugunsten des Straßenbaus und stattdessen die Umverteilung von Finanzmitteln für den Straßenneubau zugunsten von Fahrrad und ÖPNV.</p>
Frage 4	Derzeit findet die Bedarfplanüberprüfung des BVWP auf Bundesebene statt. Wie wollen Sie sich als Vertreterin des Landes Niedersachsen für eine am Klimaschutz orientierte Bedarfplanüberprüfung einsetzen? Werden Sie die Verkehrs-Bürgerinitiativen dabei einbeziehen?	<p>DIE LINKE. Niedersachsen teilt die Einschätzung des BUND, dass der BVWP verfassungswidrig ist. Mit der Umsetzung des BVWP können zentrale Aspekte des notwendigen sozial-ökologischen Umbaus nicht in Einklang gebracht werden. Sowohl der Landesverband Niedersachsen als auch DIE LINKE auf Bundesebene haben politischen Widerstand gegen die Umsetzung des BVWP angekündigt. Dies könnte auch durch Einbeziehung des Bundesverfassungsgerichts erfolgen. In unserem Landtagswahlprogramm fordern wir ausdrücklich, dass für die Planung attraktiver Netze und Takte aber auch von grundlegenden Infrastrukturprojekten Bürger*innen frühzeitig in deren Planung einbezogen werden müssen. Nur so sind Akzeptanz und Rechtssicherheit für Projekte zu gewährleisten. Die Verkehrs-Bündnisse und andere Akteure der Zivilgesellschaft spielen bei dieser Einbeziehung von Einwohner*innen in die Verkehrsplanung eine zentrale Rolle.</p>
	FDP	<p>Im Bereich der Mobilität stehen durch technische Innovationen, Digitalisierung und Automatisierung sowie durch den Klimawandel erhebliche Veränderungen an. Um diesen Veränderungen und Erwartungen, in Teilen auch disruptiven Prozessen, ausreichend Rechnung tragen zu können, müssen bestehende Verkehrsinfrastrukturen angepasst und modernisiert werden, müssen neue Infrastrukturen (z.B. 5G, SG, WLAN und Satellitensysteme) aufgebaut werden und die Grundlage für datenbasierte Mobilitätsangebote und -lösungen geschaffen werden. Verkehrsinfrastrukturen und Schutzbauten, wie z.B. Deiche, Hochwasserschutzanlagen und Verwallungen, müssen an die Herausforderungen des Klimawandels und Meeresspiegelanstiegs angepasst werden. Wir werden uns dafür einsetzen, dass Bemessungswerte aktualisiert werden, Eisenbahntrassen durch Vegetationschnittmaßnahmen von Bewuchs freigehalten werden und Deiche zeit- und maßnahmengerecht erhöht werden. Zeitgleich müssen Vorkehrungen in der Fläche getroffen und umgesetzt werden, so dass Hochwasserspitzen vermindert oder reduziert werden.</p>
		<p>Durch den Ausbau und der Sanierung von Fahrradwegen und mehr Fahrradfreundlichkeit, der Stärkung der E-Mobilität, der Modernisierung der Bahn, durch die Unterstützung der Binnenschifffahrt, durch intelligente Verkehrslenkung und den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) im Mobilitätsbereich sowie der Stärkung des ÖPNV im ländlichen Raum wollen wir ganz konkret die klimafreundliche oder klimaneutrale Mobilität von Gütern und Personen in Niedersachsen fördern.</p>
		<p>Bei sämtlichen Planvorhaben werden die Auswirkungen auf die Schutzgüter, zu denen auch der Klimaschutz gehört, geprüft, bewertet und abgewogen. Durch die Auswirkungen des Klimawandels sollen künftige Planungen verstärkt auf klimaschädliche Folgeschwierigkeiten geprüft werden. Der Klimaschutz kann aber nicht als "Totschlagargument" oder Veto-Kriterium für künftig notwendige Wohngebieten- oder Gewerbebetriebsausweisungen, Straßenerweiterungen, den Ausbau von Eisenbahn- oder Fahrradwegen dienen. Das Land Niedersachsen verzichtet seit Jahrzehnten auf den Straßenneubau im Bereich der Landesstraßen. Der Bau von Bundes- und Fernstraßen, von Eisenbahnstrecken und der Ausbau von Wasserstraßen ist Aufgabe des Bundes. Hierfür wird eine aufwendige Planung und Öffentlichkeitsbeteiligung betrieben. Auch zukünftig gilt es, den Anforderungen an die Mobilität von Gütern, der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft sowie den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht zu werden. Hierfür ist eine vorausschauende Planung sowie eine Betrachtung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) erforderlich. Nur wenn das NKV größer 1,0 ist, kommt es zu einer Realisierung des volkswirtschaftlich erforderlichen Projektes. Insofern greift ein pauschaler Verzicht auf neue Verkehrsprojekte zu kurz und sollte immer einer ganzheitlichen Abwägung unterliegen, die dann auch auf den Verzicht von einzelnen Projekten des BVWP hinauslaufen kann.</p>
		<p>Im Rahmen der laufenden Bedarfplanüberprüfung (BPÜ) wird auch der Klimaschutz, im Gegensatz zur vorherigen BPÜ, stärker berücksichtigt. Das BMDV hat sowohl das Klimaschutzprogramm 2030 als auch die Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes in die Anforderungen der langfristigen Verkehrsplanung (L-VP) aufgenommen. Wir gehen davon aus, dass damit dem Klimaschutz bei der Verkehrsplanung bis 2040 ausreichend Rechnung getragen wird und warten jetzt die Ergebnisse der BPÜ, die für 2023 angekündigt sind, ab. Im Anschluss werden wir die Ergebnisse für Niedersachsen und die Hinterlandverkehre nachvollziehen und bewerten. Aus der Erfahrung heraus beginnt danach, unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, eine ausführliche Befassung im Landtag und im Bundestag.</p>