

Antrag D-1

zur Landesdelegiertenversammlung
am 01./ 02. Dezember in Lahnstein



AntragstellerInnen:

Jutta Blatzheim-Roegler (KV Bernkastel-Wittlich), Daniel Köbler (KV Mainz), Karl-Wilhelm Koch (KV Vulkaneifel), Tabea Rößner (KV Mainz), Leo Neydeck (KV Rhein-Lahn), Katrin Eder (KV Mainz), Claudia Laux (KV Bernkastel-Wittlich), Uwe Andretta (KV Bernkastel-Wittlich), Tobias Lindner (KV Landau), Ronald Maltha (KV Mayen-Koblenz), Bärbel Anton (KV Bernkastel-Wittlich), Ulrich Bock (KV Mayen-Koblenz), Klaus Meurer (KV Mayen-Koblenz), Dr. Natalie Wendisch (KV Ahrweiler) Josef Winkler (KV Rhein-Lahn), Elisabeth Bröskamp (KV Neuwied), Uller König (KV Vulkaneifel), Klaus R. Bohlander (KV Germersheim), Guido Lotz (KV Bernkastel-Wittlich), Catrin Müller (KV Bernkastel-Wittlich), Paul Resch (KV Bernkastel-Wittlich), Dieter Netter (KV Ludwigshafen), Waltraud Blarr (KV Neustadt/ Weinstraße), Volker Krebs (KV Koblenz), Johannes Politz (KV Bernkastel-Wittlich), Georg Leufen-Verkoyen (KV Mainz-Bingen), Daniela Oberleitner (KV Mainz-Bingen), Werner Mertes (KV Bernkastel-Wittlich), Carsten Jansing (KV Rhein-Lahn);

1 Globalalternative zu den Anträgen A2/ A5

2 Verkehrswende gestalten - Rheinland-Pfalz fit machen für eine 3 zukunftsfähigen Mobilität

4 Steigende Benzinpreise, ein höheres Klimabewusstsein und nicht zuletzt der
5 demografische Wandel stellen eine zunehmende Herausforderung für Gesellschaft und
6 Politik dar. Während in den größeren Städten immer mehr Bürgerinnen und Bürger auf
7 einen eigenen Pkw verzichten und stattdessen Bahnen, Busse, das Fahrrad oder die
8 eigenen Füße nutzen, so sieht der Alltag in ländliche Regionen völlig anders aus. Die
9 Bahnstrecke wurde vor Jahrzehnten stillgelegt. Der Bahnhof ist oft geschlossen, der
10 überfüllte Schulbus fährt nur unter der Woche; am Wochenende geht ohne Auto fast gar
11 nichts mehr.

12 BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN werden den sozial-ökologischen Wandel im Verkehrsbereich
13 vorantreiben. Statt einseitig auf das Auto setzen wir auf den modernen Mobilitätsmix, zu
14 dem neben dem ÖPNV und dem Rad, inzwischen auch das E-Bike, Car-Sharing, das
15 Nachbarschaftsauto oder der Bürgerbus gehört. Auch sind wir der Auffassung, dass es in
16 den Bereichen der Verkehrssicherheit oder aber hinsichtlich einer vernünftigen Stadt- und
17 Regionalplanung noch gewaltiger Anstrengungen bedarf, um eine zukunftsfähige Mobilität
18 zu organisieren.

19 Ein besonderes Augenmerk gilt den Lärmbelastungen durch Flug-, Straßen und
20 Bahnverkehr. Rheinland-Pfalz muss seine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität für

21 Einwohnerinnen und Einwohner sowie für TouristInnen sicherstellen. Wirtschaftliche
22 Interessen dürfen nicht als Selbstzweck über die berechtigten Interessen der
23 Anwohnerinnen und Anwohnern von Verkehrsachsen gestellt werden.

24 Wer die Bedürfnisse der Menschen in ländlichen Regionen heute erkennt und die
25 Entwicklung des demografischen Wandels als Herausforderung annimmt, der muss
26 zukünftig im Sinne einer neuen Mobilitätskultur die Vernetzung aller Verkehrsmittel
27 stärken. Wie die Nutzung des Handys als Dienstleistung so werden die Menschen künftig
28 stärker auch Car-Sharing-Autos, Bahnen, Busse und Fahrräder als Service - und weniger
29 emotional nutzen.

30 Viel zu viele Regionalstrecken wurden in Rheinland-Pfalz bis in die 1980er Jahre
31 eingestellt, das Zugangebot auf bestehenden Strecken reduziert. Auch im Fernverkehr
32 wurden ganze Regionen abgehängt. Ebenso negativ ist der Umstand zu werten, dass der
33 Schienengüterverkehr in der Fläche de facto nicht mehr existiert und hier derzeit der Lkw
34 als Verkehrsträger fast ein Alleinstellungsmerkmal trägt.

35 **Bausteine für eine Verkehrswende in Rheinland-Pfalz**

36 Wenn wir Rheinland-Pfalz fit machen wollen für eine zukunftsfähigere Mobilität, dann
37 müssen die Weichen neu gestellt werden. Nur mit Veränderungen können die
38 Anforderungen durch steigende Energiepreise, durch den Klimawandel und die
39 demografische Entwicklung gemeistert werden. Angesichts teilweise dramatischer
40 Entwicklungen in den öffentlichen Haushalten und der Schuldenbremse ist zudem ein
41 sensiblerer Umgang mit öffentlichen Mitteln erforderlicher denn je.

42 Für ein zukunftsfähiges Rheinland-Pfalz fordern wir folgende Maßnahmen:

43 **1.) Förderung des Umweltverbundes**

44 Der „Mobilitätsmix“ aus Car-Sharing/ Nachbarschaftsauto, Bahnen, Busse , Fahrrad, dem
45 Z Fußgehen unter Einbeziehung neuer Informationstechnologien ist ein wesentliches
46 Element für den Aufbau von Alternativen zum eigenen Pkw. Der erfolgreiche Rheinland-
47 Pfalz-Takt 2015 ist mit dem Ausbau des erfolgreichen S-Bahnsystems (z.B. Mainz –
48 Ludwigshafen – Mannheim) sowie weiteren Reaktivierungen von Bahnstrecken zu
49 forcieren. Vorbildliche Fahrradleihsysteme am Beispiel von MVGmeinRad in Mainz zeigen
50 die hohe Akzeptanz von modernen Mobilitätskonzepten. Ergänzungen zu Bussystemen
51 können in Regionen ohne bestehende Liniennetze das Mitfahrsystem flinc,
52 Anrufsammeltaxen, Ruf- oder Bürgerbusse darstellen. Das Prinzip des
53 „Nachbarschaftsautos“ (gemeinsame vertraglich fixierte Nutzung von Privat-Pkw) kann

54 vor allem in ländlichen Regionen ohne attraktiven öffentlichen Verkehr die Mobilität
55 absichern.

56 **2.) Umverteilung der finanziellen Mittel – Meldungen zum BVWP auf den Prüfstand** 57 **stellen**

58 Die Landesmittel im Verkehrsbereich sollten mittelfristig vorrangig für den Ausbau des
59 Umweltverbundes verausgabt werden. Für den Landesstraßenbau ist der Erhalt des
60 Bestandsstraßennetzes dem Neubau vorzuziehen. Die Verteilung der Landesmittel sollten
61 nach dem Vorbild von Schleswig-Holstein im Verhältnis 30 Prozent Straße, 70 Prozent
62 öffentlicher Verkehr erfolgen.

63 Bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans ist ein besonderes Augenmerk
64 auf Maßnahmen in den Bereichen Schiene und Wasserstraßen zu legen. Die Meldungen
65 im Bereich Straße dürfen nicht nach dem „Wünsch-dir-was“-Prinzip ausfallen!
66 Insbesondere die seit Jahrzehnten in den Schubladen liegenden Uraltplanungen für nicht
67 finanzierbare Straßenbauprojekte müssen abgehakt werden. Dies gilt insbesondere für
68 die von den Kommunen nicht finanzierbare Mittelrheinbrücke.

69 **3.) Mittelrhein und Bahnlärm: Ausbau- vor Neubau**

70 Zu Reduzierung der Belastungen durch den Bahnlärm sollten kurzfristig alle technischen
71 Möglichkeiten ergriffen werden, den bestehenden Verkehr durch leise Bremsen oder
72 durch die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen für die betroffenen Bürgerinnen
73 und Bürger akzeptabler zu gestalten. Zur Entlastung der bestehenden Bahnlinien im
74 Mittelrheintal ist weiter der Ausbau bestehender Bahntrassen (Eifelbahn Köln – Trier,
75 Hagen/Köln – Siegen /Frankfurt) anzupacken. Eine Neubautrasse ist auch vor dem
76 Hintergrund der finanziellen Machbarkeit zu diskutieren.

77 **4.) Schifffahrt: Umweltbeitrag nutzen**

78 Die Schifffahrt kann unter Nutzung der bestehenden Wasserwege einen Beitrag zur
79 Reduzierung des Straßenverkehrs leisten. Wir fordern für die Mosel den umweltgerechten
80 Ausbau der Moselschleusen.

81 **5.) Fluglärm**

82 Den gesundheitlichen Folgen durch Verkehrslärm, ursächlich neben dem Flugverkehr
83 auch Straße und Schiene kosten in Europa nach Angaben der
84 Weltgesundheitsorganisation (WHO) jährlich 50 000 Menschen das Leben.

85 Der wachsende Flugverkehr hat insbesondere im Rhein-Main-Gebiet die Grenzen der
86 Akzeptanz längst überschritten. Der jüngst von der hessischen Landesregierung

87 vorgestellte Lärmaktionsplan macht an den Grenzen zu Rheinland-Pfalz halt, der Lärm
88 allerdings nicht. Dieser sogenannte Aktionsplan erfüllt nicht im Geringsten die
89 Erfordernisse des Lärmschutzes. Die massiven Belastungen durch Fluglärm im Rhein-
90 Main-Gebiet bis in die Region Rheinhessen und Nahe hinein, werden durch einen
91 Aktionsplan, der keine konkreten Lärminderungsmaßnahmen vorsieht, verharmlost.

92 Wir fordern die europaweite Besteuerung von Flugbenzin, keine Landesförderung für den
93 Flugverkehr sowie eine bundesgesetzliche Grundlage für Nachtflugverbote zwischen 22
94 und 6 Uhr.

95 **6.) Straßenlärm**

96 Zu viele unnötige (Transit)Wege werden mit Lkw auch durch Rheinland-Pfalz
97 zurückgelegt – ohne eine Wertschöpfung für unser Bundesland. Weniger
98 Schwerlastverkehr auf den Straßen bedeuten eine höhere Lebensqualität an den
99 Fernstraßen, einen geringeren Druck für weiteren Straßenbau sowie die Revitalisierung
100 lokaler Wirtschaftskreisläufe. Zudem verringert sich das Risiko von schweren Lkw-
101 Unfällen. Wir fordern daher die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen und für alle
102 Transportergrößen. Transitsperrungen für hochbelastete Bundesstraßen sind im Einzelfall
103 zu prüfen und umzusetzen.

104 **7.) Stadt und Regionalplanung**

105 Zukunftsfähige Stadt und Regionalplanung bedeutet, die Abhängigkeit auf den eigenen
106 Pkw zu reduzieren. Wir fordern, die Ansiedlungen von Gewerbe auf der Grünen Wiese
107 abseits der Zentren zu reduzieren, um die Kernzonen zu schützen und dort für einen
108 Attraktivitätsschub zu sorgen.

109 **8.) Umweltschonende Antriebe**

110 Getreu dem Motto „wenn ein Auto dann solches“ stellen alternative Antriebe einen Beitrag
111 zur Reduzierung der Verkehrsemissionen dar. Wer auf einen Pkw angewiesen ist, dem
112 sollten mit Erdgas oder Elektrofahrzeugen Alternativen zu herkömmlichen Antrieben zur
113 Verfügung stehen. Für den Bereich Elektromobilität fordern wir den ausschließlichen
114 Einsatz regenerativer Energie.