A-1 Staus vermeiden, Lärm und - Schadstoffe reduzieren, Gesundheit schützen, Stadtraum besser nutzen: Verkehrswende für Rheinland-Pfalz jetzt!

Antragsteller*in:	Jutta Blatzheim-Roegler (KV Bernkastel-Wittlich), Andreas Hartenfels (KV Kusel), Dr. Bernhard Braun (KV Ludwigshafen), Katrin Eder (KV Mainz), Leo Neydeck (KV Rhein-Lahn), Karl-Wilhelm Koch (KV Vulkaneifel), Tabea Rößner (KV Mainz), Jutta Paulus (KV Neustadt/Weinstraße), Carsten Jansing (KV Rhein-Lahn), Birgit Alt-Resch (KV Bernkastel-Wittlich), Daniel Köbler (KV Mainz), Pia Schellhammer (KV Mainz-Bingen), Katharina Binz (KV Mainz), Waltraud Blarr (KV Neustadt), Klaus Puchstein (KV Ahrweiler), Stefan Boxler (KV Bad Kreuznach), Ole Seidel (KV Trier), Ingrid Lambertus (KV Mainz), Brian Huck (KV Mainz), Martin Eberle (KV Rhein-Pfalz), Sara-Jane Potraffke (KV Rhein-Pfalz), Rainer Grun-Marquardt (KV Neustadt/ W.), Marcel Kühle (KV Mainz), Christoph Wagner (KV Mayen-Koblenz) , Torsten Klein (KV Westerwald)
Tagesordnungspunkt:	8. Anträge

Umdenken in der Verkehrspolitik ist unausweichlich

Der Diesel-Skandal hat das Ausmaß der kriminellen Energie etlicher Verantwortlicher der Autoindustrie zutage gebracht. Die unseligen Verflechtungen zwischen Industrie, Politik und Kontrollbehörden haben zu einem Betrug ungeheuerlichen Ausmaßes geführt. Leidtragende sind die Einwohner in den schadstoffbelasteten Innenstädten und die Dieselauto-Käufer*innen, deren Vertrauen in die Herstellerangaben missbraucht wurde. Der Dieselskandal hat aber auch gezeigt, dass unser Mobilitätskonzept in der Politik und in der Gesellschaft derzeit grundlegend in Frage gestellt werden muss. Nicht einmal alle modernen EURO 6-Diesel halten die Stickoxid-Grenzwerte im Fahrbetrieb ein. Aufgrund möglicher Gerichtsurteile nach Klagen der Deutschen Umwelthilfe drohen in manchen Städten Fahrverbote. Wir brauchen Lösungen, die sich auf einen stärkeren und vor allem abgasfreien ÖPNV konzentrieren, die Elektromobilität in den Fokus nehmen und den Fuß- und Radverkehr stärken

Für uns GRÜNE in Rheinland-Pfalz ist schon lange klar: Wir brauchen eine menschen- und umweltverträgliche Verkehrspolitik, welche die klima- und umweltschädlichen Emissionen in den Städten senkt, den Lärm reduziert, die Gesundheit schützt und die begrenzten Mittel effizient einsetzt. Wir wollen alltagstaugliche Wege entwickeln, um Verkehr zu vermeiden, zu verlagern oder verträglich abzuwickeln, ohne dass Menschen weniger mobil sein sollen. Dies gilt für die Städte gleichermaßen wie für den ländlichen Raum.

Schon viel geschafft…

Wir GRÜNE konnten für die Verkehrswende in Rheinland-Pfalz bereits einiges erreichen:

- Den Rheinland-Pfalz-Takt konnten wir deutlich ausbauen: Mit dem Ausbaukonzept ´Rheinland-Pfalz-Takt 2015 konnten eine erhebliche Angebotsausweitung erreichen.

- Wir konnten den ÖPNV in der Stadt stärken. Beispiele sind die Mainzelbahn und die Förderung von Wasserstoffbussen in Mainz. Im Ampel-Koalitionsvertrag haben wir erwirkt, dass das Land endlich wieder in die Förderung der Busbeschaffung einsteigt, vorausgesetzt, es handelt sich um schadstoffarme bzw. schadstofffreie Fahrzeuge .Mit dem Modellprojekt Rheinland-Pfalz Nord erstellen wir unter Hinzuziehung von neuen Angebotsformen (u.a. Bürgerbussen oder Anrufsammeltaxen) ein besseres ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum.

- Dort, wo kurz- und mittelfristig keine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs möglich ist, sorgen wir mit Trassensicherungskonzepten langfristig dafür, dass mögliche Bahnstrecken erhalten bleiben. Für die Reaktivierung haben wir einen Haushaltstitel geschaffen, der diese Maßnahmen für nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken unterstützt. Ein gutes Beispiel sind die Zellertalbahn und Wieslauterbahn, wo erfolgreich ein saisonaler Verkehr für Touristen geboten wird und wir so die Option auf die Einbeziehung in den Rheinland-Pfalz-Takt aufrechterhalten.

- Wir haben die finanzielle Ausstattung für den Bau von Radwegen erhöht. Während im Jahr 2016 noch 8,3 Millionen Euro für Radwege verausgabt wurden, stehen in den Jahren 2017 und 2018 jeweils 15 Millionen Euro zur Verfügung. Weitere 5,5 Millionen Euro Landesmittel können für den Bau von Radschnellverbindungen abgerufen werden.

- Wir haben in den vergangenen Jahren darauf hingewirkt, dass wir auf Landesebene vorrangig in den Erhalt des Straßennetzes investiert haben, anstatt in den Neubau von Straßen.

- Mit der Einrichtung der „Lotsenstelle alternative Antriebe“ bei der Energieagentur Rheinland-Pfalz haben wir einen kompetenten Dienstleister im Land, der Kommunen und Unternehmen bei den Förderrichtlinien für die Umstellung auf alternative Antriebssysteme berät.

- Wir haben die Landesbauordnung so verändert, dass es insbesondere in den Städten nun möglich ist, eigene Stellplatzsatzungen bei Neubauvorhaben zu erlassen, die eine Reduzierung der Stellplätze für den Individualverkehr vorsehen und gleichermaßen Stellplätze für Fahrräder vorsehen. Zudem ist es den Städten durch die Novelle ermöglicht, die Mittel aus der Stellplatzablöse auch für Projekte der nachhaltigen Mobilität wie den Radverkehr zu verwenden, die bisher an der Finanzierung gescheitert waren.

...und noch viel zu tun:

Die Mobilität steigt, die Herausforderungen wachsen

Es sind noch viele Anstrengungen nötig, um bei gleichzeitig steigender Mobilität die Verkehrsbedingungen zu verbessern. In Rheinland-Pfalz pendeln täglich 1,1 Millionen Menschen zu ihrem Arbeitsplatz. Und mit insgesamt 75 Prozent liegt der Anteil der Menschen, die den Pkw nutzen, in unserem Flächenland höher als der bundesweite Anteil von 68 Prozent. Beim Einpendeln stehen die von Luftschadstoffen belasteten Städte Ludwigshafen (69 Prozent) und Koblenz (66,5 Prozent) an der Spitze. Zudem wachsen die Städte. Dies bedeutet, dass sowohl in den Städten aber auch bei den Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten und dem Umland klug investiert werden muss. Wir wollen die Kommunen bei der Erstellung von Verkehrsentwicklungsplänen unterstützen.

Um die Klimaschutzziele aber auch die Einhaltung der Stickoxidwerte in den Städten zu erreichen, ist es unabdingbar, dass die Angebote im öffentlichen Verkehr und im Radverkehr so verbessert werden, dass mehr Menschen noch eher umsteigen können. Angebot schafft Nachfrage!

Da der Pkw aber in den ländlichen Regionen noch lange nicht vollständig ersetzt werden wird, muss die Attraktivität der Nutzung von emissionsfreien Autos weiter gestärkt werden.

Fünf Punkte, für die wir GRÜNE in Rheinland-Pfalz uns einsetzen:

1. Stärkung des ÖPNV

- Finanzierung erhöhen: Der auf den „Diesel-Gipfeln“ aufgelegte Mobilitätsfond von einer Milliarde Euro für die Luftverbesserung in den Städten kann lediglich ein erster Schritt sein. Nur mit einer Nahverkehrsoffensive und Bundesmitteln in Höhe von jährlich einer Milliarde Euro wird es gelingen, den öffentlichen Verkehr zum Leistungsträger einer ökologischen Verkehrswende zu machen. Dafür, und für eine stärkere Finanzierung aus Landesmitteln setzen wir uns ein. Mit einer Definition des Mindestangebots für den ÖPNV wollen wir dafür sorgen, dass dem im Grundgesetz verankerten Anspruch der Daseinsvorsorge auch im ländlichen Raum Rechnung getragen wird. In den Städten muss der ÖPNV in der Lage sein mit den Städten zu wachsen und gleichzeitig sozial verträgliche Fahrpreise bieten.

- Kommunen stärken und mehr Transparenz schaffen: Derzeit haben die Landkreise nur geringe Möglichkeiten, auf das Nahverkehrsangebot Einfluss zu nehmen, weil viele Zuschüsse direkt an die Unternehmen fließen. Wir wollen die Verteilung von Mittelzuwendungen für den ÖPNV so regeln, dass die Städte und Landkreise Linien gebündelt ausschreiben können und so selbst das Angebot festlegen. Dabei sind Sozialstandards sowie Regelungen zur Übernahme des Fahrpersonals festzulegen. Der Wettbewerb soll nicht auf dem Rücken der Arbeitnehmer*innen ausgetragen werden

- Angebot verbessern: Wir wollen im Zuge der Novellierung des Nahverkehrsgesetzes erreichen, dass zukünftig in regelmäßigen Abständen ein Landesnahverkehrsplan im Dialog mit den Verbänden, Kommunen, den Verkehrsunternehmen und den Bürgerinnen und Bürgern erstellt wird, um das Angebot für die Fahrgäste zu verbessern.

- Ausbau der Schieneninfrastruktur: Durch zusätzliche Gleistrassen und den Ausbau von Knotenpunkten durch den Bund kann die Schnelligkeit des ÖPNV

gesteigert werden. Dies gilt insbesondere für die Stadt-Umland-Beziehungen, aber auch für Verbindungen über die Landesgrenzen hinaus z.B. ins Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus müssen die geplanten Reaktivierungen im Rheinland-Pfalz-Takt umgesetzt werden.

- Attraktivität steigern: Wir setzen uns für eine bessere Taktung der Verbindungen ein, eine Modernisierung des Streckennetzes sowie eine Qualitätsverbesserung des Zugmaterials einschließlich der Bereitstellung von freiem W-Lan.

- Barrierefreiheit stärken: Wir wollen die Modernisierung von Bahn- und Bushaltepunkten ausweiten und dabei die Barrierefreiheit verbessern. Die Forderung des Bundes, alle Bahnsteige an DB-Strecken auf 76cm zu erhöhen lehnen wir ab, weil dann die zahlreichen neuen Regionalbahnen mit der landesweit abgestimmten Höhe von 55 cm nicht mehr barrierefrei erreichbar wären.

- Investitionsförderung: bei der Neuanschaffung von Bussen insbesondere mit emissionsarmen Antrieben muss die Förderung schnellstmöglich umgesetzt werden

- Ein Ticket für ein Land: Wir wollen die Tarifstrukturen sukzessive vereinheitlichen, um künftig eine Haus-zu-Haus-Tarifierung zu ermöglichen, die die Nutzung aller Nahverkehrsmittel einschließt.

- Bessere Abos und niedrigere Preise: Ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität des ÖPNV ist die Fahrpreisgestaltung. In den letzten Jahren sind die Fahrpreise insbesondere in den Ballungsräumen stark angestiegen. ÖPNV-Nutzung muss erschwinglich bleiben und von klein auf gelernt werden. Für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und alle im Bundesfreiwilligendienst wollen wir mit dem „einen Euro am Tag“-Ticket nach hessischem Vorbild ein günstiges und einfaches Angebot zur landesweiten Nutzung des ÖPNV schaffen. Das Jobticket soll allen Beschäftigten von Unternehmen und Behörden zur Verfügung stehen und günstiger werden. Dazu sollen Angebote mit den Verkehrsverbünden diskutiert werden. Darüber hinaus ist es notwendig, Verbünde und Kommunen bei der Einführung eines Sozialticket für Menschen mit geringem Einkommen und für Flüchtlinge zu unterstützen.

- Elektrifizierung von Bahnstrecken: Bahnfahren ist umweltfreundlich und stellt insbesondere mit den modernen Nahverkehrszügen ein lärmarmes Mobilitätsangebot dar. Anstelle einer klassischen Elektrifizierung können im Nahverkehr mit technologieoffenen Ausschreibungen von Zugkilometern auf nicht elektrifizierten Strecken, bei der mittelfristig Diesel- oder andere Verbrennungsmotoren ausgeschlossen werden, die weitgehende Emissionsfreiheit auf der Schiene erreicht werden. Wir setzen uns dafür ein, dass Durchgangsstrecken wie die Verbindung Neustadt/W – Karlsruhe schnellstmöglich durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden, um vor allem den schnellen Nahverkehr ausbauen zu können. Auch eng

mit Hauptstrecken verknüpfte Regionalbahnlinien wie die Ahrtalbahn sollten auf ihre Eignung zur Elektrifizierung untersucht werden.

- Alternativstrecke für das Mittelrheintal: hier muss die Landesregierung weiter hartnäckig bleiben und beim Bund die schnellstmögliche Erstellung einer Machbarkeitsstudie fordern, da dies bisher nicht im Vordringlichen Bedarf des BVWP berücksichtigt wurde.

2. Stärkung des Radverkehrs:

- Radschnellwege ausbauen: Neue E-Bikes und Pedelecs schaffen neue Perspektiven für die Fahrradmobilität. Auf Bundesebene setzen wir uns deshalb für eine Investitionsoffensive für den Radverkehr ein, die insbesondere die Mittelzuweisung für Radschnellwege in den Blick nimmt. Die Kriterien für Radschnellwege in Flächenländern wie Rheinland-Pfalz müssen dabei überarbeitet werden.

- Sichere Radrouten in den Städten: Wir wollen nicht nur Radschnellwege unterstützen sondern auch eine sichere Alltagsmobilität mit dem Rad ermöglichen. Dies bieten insbesondere Radrouten im bestehenden städtischen Straßennetz. Mit der Ausweisung von Fahrradstraßen sowie Investitionen in Ampeln, Markierungen usw. werden Radfahrer*innen sicher durch die Städte gelenkt.

- Radverkehrsplan erstellen: Wir setzen uns dafür ein, dass ein Radverkehrsplan erstellt wird, der die Potentiale für den Radverkehr ermittelt sowie Konzepte für die Umsetzung von Maßnahmen beinhaltet.

- Kommunikation verbessern: Insbesondere bei der Verbesserung des Alltagsradverkehrs in den Städten mangelt es an Koordination und Umsetzung. Wir machen uns dafür stark, die Kommunikation zwischen den einzelnen Akteuren (Kommunen, Land, Verbände, Vereine usw.) zu verbessern, um die Aufgaben auf den jeweiligen Ebenen besser bewältigen zu können. Darüber hinaus ist die Koordination mit den Nachbar-Bundesländern unabdingbar, um bspw. in der Metropol-Region Rhein-Neckar ein koordiniertes Angebot zu schaffen.

3. Stärkung der Infrastruktur für die Elektromobilität

- Flächendeckende Versorgung: Wir wollen einen zügigen und zielstrebigen Ausbau der Ladeinfrastruktur, so dass im rheinland-pfälzischen Straßennetz im Umkreis von maximal 10 Kilometern (= maximal alle 20 Kilometer) ausreichend öffentlich zugängliche Ladesäulen vorhanden sind. Dabei müssen an Autobahnen und Fernstraßen ausschließlich Schnellladesäulen installiert werden. Alle P&R-Plätze werden wir mittelfristig mit Lademöglichkeiten ausstatten.

- Laden an Anwohnerparkplätzen: Aktuelle Studien belegen, dass bis zu 90 Prozent aller Ladevorgänge im privaten Bereich im Wohnumfeld oder am Arbeitsplatz stattfinden. Gerade in den Städten haben viele Menschen aber nicht die Möglichkeit, ein Elektroauto in der eigenen Garage zu laden. Wir wollen daher Pilotprojekte starten, die Städte dabei unterstützen, an Straßenlaternen kleine Ladestationen anzubringen, um Mieter*innen in

Städten das Laden ihres Elektroautos zu ermöglichen. In Berlin oder München wurde diese Möglichkeit bereits erfolgreich getestet. Wo dies technisch nicht möglich ist, soll die unbürokratische Installation von Ladeinfrastruktur gefördert werden.

- Laden am Arbeitsplatz: Viele Betriebe haben Parkplätze für Mitarbeiter*innen. Wir wollen insbesondere kleine und mittlere Betriebe dabei unterstützen, ihren Angestellten Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Ein gutes Beratungsangebot soll den Betrieben helfen, die vorhandenen Fördermöglichkeiten zu nutzen.

- Wohnungseigentums- und Mietrecht: Wir setzen uns auf Bundesebene für eine klare Regelung ein, unter welchen Voraussetzungen Mieter*innen und Wohnungseigentümer*innen einen Anspruch auf die Installation einer Lademöglichkeit haben.

4. Bessere Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel

Für einen neuen Mobilitätsansatz ist die bessere Verknüpfung (Intermodalität) der Verkehrsträger unerlässlich, beispielsweise die verkehrsträgerübergreifende Nutzung von Fahrrädern oder E-Bikes, Bus- und Bahn oder auch Carsharingsystemen. Dafür ist es unerlässlich, die Digitalisierung in diesem Bereich voranzutreiben. Denn nur mit digitalen Lösungen, in denen Wegeführung, Verkehrsmittelwahl, Ticketkauf usw ermöglicht werden, machen intermodales Verhalten attraktiv. Grünes Ziel ist, den Anteil des Umweltverbundes, also des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs, am Modal Split zu erhöhen. Darüber hinaus sehen wir auch in einem bedarfsorientierten Carsharing-Angebot oder einem Modell des „Nachbarschaftsautos“ Maßnahmen, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr zu reduzieren. Weiterhin werden wir an den Umsteigepunkten verstärkt die sicheren Unterstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs fördern.

5. Fahrverbote vermeiden – Städte bei der Luftreinhaltung unterstützen

Wir setzen uns dafür ein, dass zunächst alle möglichen Instrumente genutzt werden, um die rechtlich vorgeschriebenen Grenzwerte bei den Stickoxiden und Feinstäuben für Pkw einzuhalten und die Gesundheit der Einwohner*innen zu schützen. Die Verantwortung der Automobilhersteller steht dabei an erster Stelle. Aber auch der Bund ist in der Pflicht, mögliche Abgasstrang-Nachrüstungen, die den Stickoxidausstoß verringern, im Kraftfahrtbundesamt schnellstmöglich zu prüfen und zuzulassen. Sollten alle ergriffenen Maßnahmen dennoch nicht zu einer Einhaltung der Grenzwerte führen, braucht es eine bundeseinheitliche Regelung, zum Beispiel in Form einer „Blauen Plakette“ für Benzin- und Diesel-PKW, die die Grenzwerte einhalten. Nur so haben die betroffenen Städte im Falle gerichtlich verhängter Fahrverbote eine Handlungsgrundlage. Denn ohne Differenzierungsmöglichkeit droht ein Fahrverbot für ausnahmslos alle Dieselfahrzeuge. In der Regelung sollte festgelegt werden, wie eine entsprechende Zone gestaltet wird, wie die Kontrolle erfolgt und welche Ausnahmen und ggf. Härtefalltatbestände es geben darf. Die Städte dürfen hier nicht alleine gelassen werden, es wäre unsinnig, wenn es zu unterschiedlichen Regelungen in unterschiedlichen Städten käme.

Begründung

Begründung erfolgt mündlich.