

## A-1 Anträge

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)

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

1 *Umdenken in der Verkehrspolitik ist unausweichlich*

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

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

22 *Schon viel geschafft...*

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

- 25 • Den **Rheinland-Pfalz-Takt** konnten wir deutlich ausbauen: Mit dem  
26 Ausbaukonzept 'Rheinland-Pfalz-Takt 2015 konnten eine erhebliche  
27 Angebotsausweitung erreichen.

- 28 • Wir konnten den **ÖPNV** in der **Stadt** stärken. Beispiele sind die **Mainzelbahn**  
29 und die Förderung von **Wasserstoffbussen** in Mainz. Im Ampel-  
30 Koalitionsvertrag haben wir erwirkt, dass das Land endlich wieder in die  
31 Förderung der **Busbeschaffung** einsteigt, vorausgesetzt, es handelt sich um  
32 schadstoffarme bzw. schadstofffreie Fahrzeuge .Mit dem Modellprojekt  
33 **Rheinland-Pfalz Nord** erstellen wir unter Hinzuziehung von neuen  
34 Angebotsformen (u.a. Bürgerbussen oder Anrufsammeltaxen) ein besseres  
35 ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum.
- 36 • Dort, wo kurz- und mittelfristig keine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs  
37 möglich ist, sorgen wir mit Trassensicherungskonzepten langfristig dafür,  
38 dass mögliche Bahnstrecken erhalten bleiben. Für die **Reaktivierung** haben  
39 wir einen Haushaltstitel geschaffen, der diese Maßnahmen für nicht  
40 bundeseigene Eisenbahnstrecken unterstützt. Ein gutes Beispiel sind die  
41 Zellertalbahn und Wieslauterbahn, wo erfolgreich ein saisonaler Verkehr  
42 für Touristen geboten wird und wir so die Option auf die Einbeziehung in  
43 den Rheinland-Pfalz-Takt aufrechterhalten.
- 44 • Wir haben die finanzielle Ausstattung für den Bau von **Radwegen** erhöht.  
45 Während im Jahr 2016 noch 8,3 Millionen Euro für Radwege verausgabt  
46 wurden, stehen in den Jahren 2017 und 2018 jeweils 15 Millionen Euro zur  
47 Verfügung. Weitere 5,5 Millionen Euro Landesmittel können für den Bau von  
48 Radschnellverbindungen abgerufen werden.
- 49 • Wir haben in den vergangenen Jahren darauf hingewirkt, dass wir auf  
50 Landesebene vorrangig in den **Erhalt des Straßennetzes** investiert haben,  
51 anstatt in den Neubau von Straßen.
- 52 • Mit der Einrichtung der „Lotsenstelle alternative Antriebe“ bei der  
53 Energieagentur Rheinland-Pfalz haben wir einen kompetenten Dienstleister  
54 im Land, der Kommunen und Unternehmen bei den Förderrichtlinien für die  
55 Umstellung auf alternative Antriebssysteme berät.
- 56 • Wir haben die Landesbauordnung so verändert, dass es insbesondere in den  
57 Städten nun möglich ist, eigene Stellplatzsatzungen bei Neubauvorhaben zu  
58 erlassen, die eine Reduzierung der Stellplätze für den Individualverkehr  
59 vorsehen und gleichermaßen Stellplätze für Fahrräder vorsehen. Zudem ist  
60 es den Städten durch die Novelle ermöglicht, die Mittel aus der  
61 Stellplatzabläse auch für Projekte der nachhaltigen Mobilität wie den  
62 Radverkehr zu verwenden, die bisher an der Finanzierung gescheitert waren.

63 *...und noch viel zu tun:*

#### 64 **Die Mobilität steigt, die Herausforderungen wachsen**

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

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

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

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

83 **1. Stärkung des ÖPNV**

- 84 • **Finanzierung erhöhen:** Der auf den „Diesel-Gipfeln“ aufgelegte  
85 Mobilitätsfond von einer Milliarde Euro für die Luftverbesserung in den  
86 Städten kann lediglich ein erster Schritt sein. Nur mit einer  
87 Nahverkehrsoffensive und Bundesmitteln in Höhe von jährlich einer  
88 Milliarde Euro wird es gelingen, den öffentlichen Verkehr zum  
89 Leistungsträger einer ökologischen Verkehrswende zu machen. Dafür, und für  
90 eine stärkere Finanzierung aus Landesmitteln setzen wir uns ein. Mit einer  
91 Definition des Mindestangebots für den ÖPNV wollen wir dafür sorgen, dass  
92 dem im Grundgesetz verankerten Anspruch der Daseinsvorsorge auch im  
93 ländlichen Raum Rechnung getragen wird. In den Städten muss der ÖPNV in  
94 der Lage sein mit den Städten zu wachsen und gleichzeitig sozial  
95 verträgliche Fahrpreise bieten.
- 96 • **Kommunen stärken und mehr Transparenz schaffen:** Derzeit haben die  
97 Landkreise nur geringe Möglichkeiten, auf das Nahverkehrsangebot Einfluss  
98 zu nehmen, weil viele Zuschüsse direkt an die Unternehmen fließen. Wir  
99 wollen die Verteilung von Mittelzuwendungen für den ÖPNV so regeln, dass  
100 die Städte und Landkreise Linien gebündelt ausschreiben können und so  
101 selbst das Angebot festlegen. Dabei sind Sozialstandards sowie Regelungen  
102 zur Übernahme des Fahrpersonals festzulegen. Der Wettbewerb soll nicht auf  
103 dem Rücken der Arbeitnehmer\*innen ausgetragen werden
- 104 • **Angebot verbessern:** Wir wollen im Zuge der Novellierung des  
105 Nahverkehrsgesetzes erreichen, dass zukünftig in regelmäßigen Abständen  
106 ein Landesnahverkehrsplan im Dialog mit den Verbänden, Kommunen, den  
107 Verkehrsunternehmen und den Bürgerinnen und Bürgern erstellt wird, um das  
108 Angebot für die Fahrgäste zu verbessern.
- 109 • **Ausbau der Schieneninfrastruktur:** Durch zusätzliche Gleistrassen und den  
110 Ausbau von Knotenpunkten durch den Bund kann die Schnelligkeit des ÖPNV  
111 gesteigert werden. Dies gilt insbesondere für die Stadt-Umland-  
112 Beziehungen, aber auch für Verbindungen über die Landesgrenzen hinaus z.B.  
113 ins Rhein-Main-Gebiet. Darüber hinaus müssen die geplanten Reaktivierungen  
114 im Rheinland-Pfalz-Takt umgesetzt werden.
- 115 • **Attraktivität steigern:** Wir setzen uns für eine bessere Taktung der  
116 Verbindungen ein, eine Modernisierung des Streckennetzes sowie eine  
117 Qualitätsverbesserung des Zugmaterials einschließlich der Bereitstellung  
118 von freiem W-Lan.

- 119
- 120
- 121
- 122
- 123
- 124
- **Barrierefreiheit stärken:** Wir wollen die Modernisierung von Bahn- und Bushaltestellen 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 Verkehrsverbänden diskutiert werden. Darüber hinaus ist es notwendig, Verbände 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.

## 160 **2. Stärkung des Radverkehrs:**

- 161
- 162
- 163
- 164
- **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.

165 Die Kriterien für Radschnellwege in Flächenländern wie Rheinland-Pfalz  
166 müssen dabei überarbeitet werden.

- 167 • **Sichere Radrouten in den Städten:** Wir wollen nicht nur Radschnellwege  
168 unterstützen sondern auch eine sichere Alltagsmobilität mit dem Rad  
169 ermöglichen. Dies bieten insbesondere Radrouten im bestehenden städtischen  
170 Straßennetz. Mit der Ausweisung von Fahrradstraßen sowie Investitionen in  
171 Ampeln, Markierungen usw. werden Radfahrer\*innen sicher durch die Städte  
172 gelenkt.
- 173 • **Radverkehrsplan erstellen:** Wir setzen uns dafür ein, dass ein  
174 Radverkehrsplan erstellt wird, der die Potentiale für den Radverkehr  
175 ermittelt sowie Konzepte für die Umsetzung von Maßnahmen beinhaltet.
- 176 • **Kommunikation verbessern:** Insbesondere bei der Verbesserung des  
177 Alltagsradverkehrs in den Städten mangelt es an Koordination und  
178 Umsetzung. Wir machen uns dafür stark, die Kommunikation zwischen den  
179 einzelnen Akteuren (Kommunen, Land, Verbände, Vereine usw.) zu verbessern,  
180 um die Aufgaben auf den jeweiligen Ebenen besser bewältigen zu können.  
181 Darüber hinaus ist die Koordination mit den Nachbar-Bundesländern  
182 unabdingbar, um bspw. in der Metropol-Region Rhein-Neckar ein  
183 koordiniertes Angebot zu schaffen.

### 184 **3. Stärkung der Infrastruktur für die Elektromobilität**

- 185 • **Flächendeckende Versorgung:** Wir wollen einen zügigen und zielstrebigem  
186 Ausbau der Ladeinfrastruktur, so dass im rheinland-pfälzischen Straßennetz  
187 im Umkreis von maximal 10 Kilometern (= maximal alle 20 Kilometer)  
188 ausreichend öffentlich zugängliche Ladesäulen vorhanden sind. Dabei müssen  
189 an Autobahnen und Fernstraßen ausschließlich Schnellladesäulen installiert  
190 werden. Alle P&R-Plätze werden wir mittelfristig mit Lademöglichkeiten  
191 ausstatten.
- 192 • **Laden an Anwohnerparkplätzen:** Aktuelle Studien belegen, dass bis zu 90  
193 Prozent aller Ladevorgänge im privaten Bereich im Wohnumfeld oder am  
194 Arbeitsplatz stattfinden. Gerade in den Städten haben viele Menschen aber  
195 nicht die Möglichkeit, ein Elektroauto in der eigenen Garage zu laden. Wir  
196 wollen daher Pilotprojekte starten, die Städte dabei unterstützen, an  
197 Straßenlaternen kleine Ladestationen anzubringen, um Mieter\*innen in  
198 Städten das Laden ihres Elektroautos zu ermöglichen. In Berlin oder  
199 München wurde diese Möglichkeit bereits erfolgreich getestet. Wo dies  
200 technisch nicht möglich ist, soll die unbürokratische Installation von  
201 Ladeinfrastruktur gefördert werden.
- 202 • **Laden am Arbeitsplatz:** Viele Betriebe haben Parkplätze für  
203 Mitarbeiter\*innen. Wir wollen insbesondere kleine und mittlere Betriebe  
204 dabei unterstützen, ihren Angestellten Lademöglichkeiten zur Verfügung zu  
205 stellen. Ein gutes Beratungsangebot soll den Betrieben helfen, die  
206 vorhandenen Fördermöglichkeiten zu nutzen.
- 207 • **Wohnungseigentums- und Mietrecht:** Wir setzen uns auf Bundesebene für eine  
208 klare Regelung ein, unter welchen Voraussetzungen Mieter\*innen und  
209 Wohnungseigentümer\*innen einen Anspruch auf die Installation einer  
210 Lademöglichkeit haben.

211 **4. Bessere Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel**

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

225 **5. Fahrverbote vermeiden – Städte bei der Luftreinhaltung unterstützen**

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

## Begründung

Begründung erfolgt mündlich.