

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

- 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 • **Barrierefreiheit stärken:** Wir wollen die Modernisierung von Bahn- und
120 Bushaltestellen ausweiten und dabei die Barrierefreiheit verbessern. Die
121 Forderung des Bundes, alle Bahnsteige an DB-Strecken auf 76cm zu erhöhen
122 lehnen wir ab, weil dann die zahlreichen neuen Regionalbahnen mit der
123 landesweit abgestimmten Höhe von 55 cm nicht mehr barrierefrei erreichbar
124 wären.
 - 125 • **Investitionsförderung:** bei der Neuanschaffung von Bussen insbesondere mit
126 emissionsarmen Antrieben muss die Förderung schnellstmöglich umgesetzt
127 werden
 - 128 • **Ein Ticket für ein Land:** Wir wollen die Tarifstrukturen sukzessive
129 vereinheitlichen, um künftig eine Haus-zu-Haus-Tarifierung zu ermöglichen,
130 die die Nutzung aller Nahverkehrsmittel einschließt.
 - 131 • **Bessere Abos und niedrigere Preise:** Ein wesentlicher Faktor für die
132 Attraktivität des ÖPNV ist die Fahrpreisgestaltung. In den letzten Jahren
133 sind die Fahrpreise insbesondere in den Ballungsräumen stark angestiegen.
134 ÖPNV-Nutzung muss erschwinglich bleiben und von klein auf gelernt werden.
135 Für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und alle im
136 Bundesfreiwilligendienst wollen wir mit dem „einen Euro am Tag“-Ticket
137 nach hessischem Vorbild ein günstiges und einfaches Angebot zur
138 landesweiten Nutzung des ÖPNV schaffen. Das Jobticket soll allen
139 Beschäftigten von Unternehmen und Behörden zur Verfügung stehen und
140 günstiger werden. Dazu sollen Angebote mit den Verkehrsverbänden
141 diskutiert werden. Darüber hinaus ist es notwendig, Verbände und Kommunen
142 bei der Einführung eines Sozialticket für Menschen mit geringem Einkommen
143 und für Flüchtlinge zu unterstützen.
 - 144 • **Elektrifizierung von Bahnstrecken:** Bahnfahren ist umweltfreundlich und
145 stellt insbesondere mit den modernen Nahverkehrszügen ein lärmarmes
146 Mobilitätsangebot dar. Anstelle einer klassischen Elektrifizierung können
147 im Nahverkehr mit technologieoffenen Ausschreibungen von Zugkilometern auf
148 nicht elektrifizierten Strecken, bei der mittelfristig Diesel- oder andere
149 Verbrennungsmotoren ausgeschlossen werden, die weitgehende
150 Emissionsfreiheit auf der Schiene erreicht werden. Wir setzen uns dafür
151 ein, dass Durchgangsstrecken wie die Verbindung Neustadt/W – Karlsruhe
152 schnellstmöglich durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert
153 werden, um vor allem den schnellen Nahverkehr ausbauen zu können. Auch eng

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

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

160 2. Stärkung des Radverkehrs:

161 • Radschnellwege ausbauen: Neue E-Bikes und Pedelecs schaffen neue
162 Perspektiven für die Fahrradmobilität. Auf Bundesebene setzen wir uns
163 deshalb für eine Investitionsoffensive für den Radverkehr ein, die
164 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.