

Globalalternative zu den Anträgen A2/ A5 zur Landesdelegiertenversammlung am 01./2. Dezember 2012 in Lahnstein

AntragstellerInnen: Jutta Blatzheim-Roegler (KV Bernkastel-Wittlich), Daniel Köbler (KV Mainz), Karl-Wilhelm Koch (KV Vulkaneifel, Sprecher LAG Verkehr), 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 Gernersheim), 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)

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

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

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

Ein besonderes Augenmerk gilt den Lärmbelastungen durch Flug-, Straßen- und Bahnverkehr. Rheinland-Pfalz muss seine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität für Einwohnerinnen und Einwohner sowie für TouristInnen sicherstellen. Wirtschaftliche Interessen dürfen nicht als Selbstzweck über die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohnern von Verkehrsachsen gestellt werden.

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

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

Bausteine für eine Verkehrswende in Rheinland-Pfalz

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

Für ein zukunftsfähiges Rheinland-Pfalz fordern wir folgende Maßnahmen:

1.) Förderung des Umweltverbundes

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

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

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

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

3.) Mittelrhein und Bahnlärm: Ausbau- vor Neubau

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

4.) Schifffahrt: Umweltbeitrag nutzen

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

5.) Fluglärm

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

Der wachsende Flugverkehr hat insbesondere im Rhein-Main-Gebiet die Grenzen der Akzeptanz längst überschritten. Der jüngst von der hessischen Landesregierung vorgestellte Lärmaktionsplan macht an den Grenzen zu Rheinland-Pfalz halt, der Lärm allerdings nicht. Dieser sogenannte Aktionsplan erfüllt nicht im Geringsten die Erfordernisse des Lärmschutzes. Die massiven Belastungen durch Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet bis in die Region Rheinhessen und Nahe hinein, werden durch einen Aktionsplan, der keine konkreten Lärminderungsmaßnahmen vorsieht, verharmlost.

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

6.) Straßenlärm

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

7.) Stadt und Regionalplanung

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

8.) Umweltschonende Antriebe

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

Begründung: erfolgt mündlich