Beschluss (vorläufig) 4. Vernetzte Verkehrsangebote – Nachhaltige Mobilität

Gremium:	Digitale LDV Idar-Oberstein
Beschlussdatum:	06.12.2020
Tagesordnungspunkt:	0. Kapitel 4 Mobilitätsgarantie – Mobilitätswende

Text

Ältere Menschen auf dem Dorf, Kinder in der Stadt, mehrköpfige Familien, Jugendliche zu später Stunde, Berufstätige in der Rush Hour: Jeder Mensch hat das Recht auf Mobilität. Sie ermöglicht Freiheit und Teilhabe und ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Mobil sein heißt, am gesellschaftlichen und kulturellen Leben teilzunehmen, ins Theater, zu einem Konzert, zu einem Sportereignis gehen zu können oder auch Erholungsausflüge in die Natur zu unternehmen.

Für uns GRÜNE ist selbstverständlich: Jede*r muss für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen und für Freizeitaktivitäten ein gutes Angebot des Nahverkehrs vor Ort haben – auch und gerade im ländlichen Raum. Dabei haben wir GRÜNE die unterschiedlichen Herausforderungen des ländlichen Raums und der städtischen Mobilität fest im Blick. Wir wollen deshalb das Angebot im Nahverkehr und auf der Schiene erheblich steigern, alternative Konzepte wie E-Dorfautos und Carsharing unterstützen und sichere Wege für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen schaffen. Besonderes Augenmerk legen wir auf die Barrierefreiheit des öffentlichen Raums und des Nahverkehrs.

Doch eine bessere Infrastruktur allein genügt uns nicht. Unsere Mobilität muss auch klimaneutral werden und die Menschen vor Luftschadstoffen schützen. Noch immer ist der Verkehr für ein Fünftel des CO2-Ausstoßes in Deutschland verantwortlich. CO2 in der Atmosphäre verstärkt den Treibhauseffekt und treibt damit die Klimakrise weiter voran. Deshalb wollen wir im Verkehr umsteuern und alternative Antriebsformen wie die E-Mobilität ausbauen. Unser Ziel ist es, dass der Strom für die E-Mobilität dabei zu hundert Prozent aus erneuerbaren Energien stammen. Auch bei Busflotten setzen wir auf alternative Antriebstechnologien. Der Wirtschaft geben wir damit neue Impulse für die Mobilität von morgen und ebnen gleichzeitig den Weg in unsere klimaneutrale Zukunft.

Attraktiver und bezahlbarer Nahverkehr

1.000-mal um den Globus: So viele Zugkilometer kommen jährlich in Rheinland-Pfalz zusammen. Gelungen ist dies durch den weiteren Ausbau des Rheinland-Pfalz-Taktes mit uns GRÜNEN. Wir haben den Busverkehr zunächst im Norden des Landes mit ÖPNV-Konzepten erweitert, schrittweise werden sie nun auch in den anderen Verbünden eingeführt. Das heißt: Taktverkehr im Bussystem, Bedienung an allen Wochentagen, Anbindung kleinerer Orte, verknüpfte Reiseketten und eine bessere Anbindung an die Schiene.

Angebot schafft Nachfrage. Wir wollen den Nahverkehr soweit stärken, dass sein Modal-Split-Anteil (der Anteil des jeweiligen Verkehrsmittels) in Rheinland-Pfalz an allen zurückgelegten Kilometern von aktuell acht Prozent auf deutlich über 20 Prozent im Jahr 2030 steigt. Das bedeutet: Mehr investieren, mehr Planungskapazitäten schaffen.

Das Ziel zukünftiger Klimaneutralität des Verkehrs stellt Anforderungen an den Ausbau von Infrastruktur und Betrieb des Öffentlichen Nahverkehrs, die weit über die finanziellen Möglichkeiten der Länder hinausgehen. Wir setzen uns deshalb auf Landes- und Bundesebene dafür ein, die Mittel für Investition und Betrieb des Nahverkehrs deutlich zu steigern. Dazu gehören auch Interregio-Linien zwischen Mittelzentren. Dafür müssen Mittel im Bundeshaushalt vom Straßenbau zum öffentlichen Nahverkehr umgewidmet werden.

Gerade um Projekte wie neue Straßenbahnlinien und Schienenverkehr zu realisieren, werden wir uns auf Bundesebene dafür einsetzen, dass die positiven Auswirkungen auf Klima und Umwelt bei Nutzen-Kosten Untersuchungen deutlich umfangreicher berücksichtigt werden.

Bis zum Jahr 2025 sollen 70 Prozent aller genutzten Schienenwege elektrifiziert sein. Wo dies nicht gelingt, wollen wir batterie- oder mit grünem Wasserstoff betriebene Züge einsetzen. Auf Bundesebene werden wir dafür eintreten, dass das Elektrifizierungsprogramm endlich Form annimmt. Wir wollen den Nahverkehr mit unseren Nachbarländern Frankreich, Luxemburg und Belgien ausbauen und dafür die noch fehlende Verbindungen aufbauen. Bereits bestehende Projekte sollen hierfür fortgesetzt werden.

Wir wollen dafür sorgen, dass WLAN auch in Bussen, Zügen und Bahnhöfen zunehmend zur Verfügung steht, wie es bei allen SÜWEX-Zügen im Land schon Standard ist.

Garantiert von A nach B

Wir führen die Mobilitätsgarantie für Rheinland-Pfalz ein. Das bedeutet für uns, dass wir mit einer klaren Definition eines Mindestangebots für den Nahverkehr auch am Wochenende und nachts am Wochenende (parallel zur Entwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2030) dafür sorgen, dass dem im Grundgesetz verankerten Anspruch der Daseinsvorsorge auch im ländlichen Raum Rechnung getragen wird. Wir begrüßen es, dass der ÖPNV auf Bestreben der GRÜNEN zur kommunalen Pflichtaufgabe erklärt wurde. Vieles steht und fällt nach wie vor mit den finanziellen Mitteln. Daher ist entscheidend, dass im Landeshaushalt die Mittel für den ÖPNV konsequent und stetig verstärkt werden. Dieses Mindestangebot kann sowohl über Linienverkehre als auch über Shuttle erfolgen, die je nach Bedarf eingesetzt werden. Bei der Ausgestaltung der Mobilitätsgarantie werden wir Fahrgastverbände und Initiativen einbinden. Wir werden einen Zugang und ein Ticket für alle Angebote im Nahverkehr im ganzen Land schaffen. Mit einem Rheinland-Pfalz-Tarif wollen wir ein einfaches, digitales Ticketsystem für alle öffentlichen Verkehrsmittel, ob Bahn, Bus, Leihrad oder Mietauto, das per Handy oder Mobilitätskarte genutzt werden kann. Wir werden die Kommunen unterstützen, regionale Nahverkehrskonzepte zu entwickeln, um die Verkehrssituation zu verbessern. Mit dem neuen Nahverkehrsgesetz haben wir erreicht, dass in Zukunft auch Seilbahnen, Fähren und Sharing-Dienste unter den ÖPNV-Begriff fallen und damit von mehr Zuschüssen profitieren können.

Die jeweiligen Nahverkehrspläne sollen die Umsetzung eines flächendeckend barrierefreien Nahverkehrs verbindlich und mit Fristen zur Umsetzung der Barrierefreiheit unter Beteiligung der Beiräte, Beauftragten und Verbände der Menschen mit Behinderungen regeln.

Job-, Sozial- und 365-Euro-Ticket

Im Rahmen des neuen Landestarifs wollen wir die Ticketvielfalt im Nahverkehr vereinfachen. Wir möchten die Möglichkeiten zum Erwerb von Jobtickets erleichtern, sodass landesweit jede*r Beschäftigte leichter in Busse und Bahnen umsteigen kann. Für Schüler*innen, Auszubildende, alle im Bundesfreiwilligendienst bzw. Absolvent*innen eines FSJ wollen wir mit einem günstigen 365-Euro-Ticket ein einfaches Angebot zur landesweiten Nutzung des Nahverkehrs schaffen. Als nächsten Schritt wollen wir auch über diesen Personenkreis hinaus für alle ein landesweites Ticket anbieten. Bei der Einführung eines Sozialtickets für Menschen mit geringem Einkommen oder mit Anspruch auf SGB II-Leistungen werden wir die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des ÖPNV unterstützen. Wir wollen zudem die Barrierefreiheit an allen Haltestellen und in allen Verkehrsmitteln garantieren. Haltestellen sollen möglichst überdacht und mit Fahrgastinformationssystemen (Echtzeit) ausgestattet werden.

Regionale Mobilitätspunkte

Bessere Mobilitätsangebote sind auch ohne den Bau neuer Verkehrswege möglich. Unser Ziel ist, dass im ganzen Land Mobilitätspunkte entstehen, an denen Radverkehr, E-Car-Sharing und Nahverkehr mit Park+Ride gebündelt werden und Menschen so leichter auf klimafreundliche Verkehrsmittel umsteigen können. Kurzzeitstellplätze, aber auch Mobilitätsberatung, Lademöglichkeiten für Elektroautos oder Pedelecs sowie Serviceangebote für Wartung und Reparatur sollen die Angebote abrunden. Für Mobilitätspunkte und Fahrradparkhäuser werden wir einen landesweiten Ausbau planen und diesen gemeinsam mit den Kommunen umsetzen. Beides soll landesweit einheitlich mit einer Karte oder einer App nutzbar sein.

Neue Mobilitätsformen – für eine flexible Zukunft

Flexibel, On-Demand und in Zukunft autonom: So sieht für uns die Mobilität von morgen aus. Wir wollen in den Kommunen E-Car-Sharing Angebote unterstützen und fördern und so eine elektrische und umweltfreundliche Mobilität jenseits des eigenen Autos aufbauen. Wir wollen in den Kommunen E-Car-Sharing Angebote fördern und so eine klimafreundliche Mobilität jenseits des eigenen Autos aufbauen. Langfristig soll es regional jeweils ein Mindestangebot an E-Car-Sharing geben. Dabei nutzen wir vor allem auch die Erfahrungen aus bereits heute erfolgreich im Flächenland Rheinland-Pfalz umgesetzten Pilotprojekten, wie dem Dorfauto im Rhein-Hunsrück-Kreis.

Anrufbusse und -taxen ergänzen bereits jetzt den Nahverkehr. Bürgerbuskonzepte werden dort gefördert, wo sie von den Kommunen gewünscht sind. Dazu bietet On-Demand mit Shuttleverkehren ungeahnte Möglichkeiten für die bedarfsgerechte Anbindung des ländlichen Raums an die Städte, auch in Randzeiten. Wir werden sie nutzen, um alle Orte in Rheinland-Pfalz zuverlässig anzubinden.

Mit einem neuen Fördertopf für innovative Verkehrsprojekte haben wir uns dafür eingesetzt, dass in Mainz ein Kompetenzzentrum für autonomes Fahren im Nahverkehr aufgebaut wurde, von dem wir weitere Formen der vernetzten Mobilität erwarten können. Komplett autonome Mobilität wird wohl frühestens ab 2040 möglich sein. Dennoch müssen schon jetzt die Weichen gestellt werden. Auf Bundesebene fordern wir die Anpassungen des Personenbeförderungsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung, um digitale und On-Demand-Konzepte als Teil des Nahverkehrs zu etablieren. Im Land wollen wir auf die Erfahrungen mit On-Demand,

Sharing-Modellen und Datenmanagement aufbauen, neue Technologien fördern und überall verfügbar machen.

Umstieg auf neue alternative Antriebe

Immer mehr Ladepunkte für E-Bikes und E-Autos sind in Rheinland-Pfalz in den vergangenen Jahren hinzugekommen. Eine wichtige Voraussetzung, um die E-Mobilität an allen Orten zu ermöglichen. Mit einem Sicherheitsladenetz wollen wir einen zügigen Ausbau der Ladeinfrastruktur erreichen, der den steigenden Bedarf an Ladestationen deckt. Überall im Land sollen sie im Radius von zehn Kilometern erreichbar und alle P&R-Plätze und Liegenschaften des Landes sowie Schulen im Land mit ihnen ausgestattet sein. Dabei setzen wir auf erneuerbaren Strom aus Solarmodulen, auch an allen P+R-Plätzen.

Wir wollen die Förderung ausweiten, um Städte und Kommunen dabei zu unterstützen, mehr Ladepunkte an Straßenlaternen in Wohngebieten anzubringen. Die Landesbauordnung passen wir mit Blick auf die verpflichtende Bereitstellung von E-Lademöglichkeiten bei der Wohnbebauung an. Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen wollen wir dabei unterstützen, ihren Angestellten Lademöglichkeiten zu bieten. Um vollelektrische Pkw und Leichtkrafträder für Taxiunternehmen, Fahrschulen,Mietwagenunternehmen, Carsharing-Angebote und Unternehmen zu unterstützen, werden wir künftig die Beratung mit E-Gutscheinen ausbauen. Für E-Lastenräder werden wir eine Förderung einführen. Gerade in ländlichen Räumen wollen wir die Zweiradelektromobilität für junge Menschen unterstützen. Dafür soll es finanzielle Anreize für 15- bis 21-Jährige für die Anschaffung von Pedelecs und E-Roller geben.

Mit uns soll die Dienstwagenflotte des Landes auch für die untergeordneten Behörden bis 2025 komplett auf E-Mobilität umgestellt werden.

Wir wollen Rheinland-Pfalz zum Kompetenzzentrum für Antriebstechnologien auf Basis von Erneuerbaren Energien machen. Es ist unser Ziel, Unternehmen für einen Standort in Rheinland-Pfalz zu gewinnen, die batterieelektrische und Wasserstoffantriebe für Lasttransporte auf der Straße, der Schiene, dem Wasser oder in der Luft weiterentwickeln und produzieren. Auch der Schwerlastverkehr braucht einen neuen nachhaltigen Standard. Hierzu gehören die Verlagerung von Gütertransporten auf elektrifizierte Bahnstrecken, auf die Flüsse sowie die batterielektrische oder wasserstoffbasierte Elektrifzierung des Straßengüterverkehrs.

Die Herstellung innovativer Batterien für die Elektromobilität und Speicherung von Erneuerbarem Strom soll Wertschöpfungsketten stärken und Arbeitsplätze in unserem Land schaffen.

Rückenwind fürs Rad

Um die vereinbarten Klimaziele zu erreichen, setzen wir bei der Mobilitätswende auch aufs Rad. Deshalb wollen wir den Radverkehr für alltägliche Zwecke durch ein verknüpftes Radwegenetz grundlegend verbessern. Im Zuge der Corona-Krise treten die Menschen immer mehr in die Pedale. Diese Entwicklung muss genutzt und der Radverkehr weiter gestärkt werden. Wir setzen uns dafür ein, dass die Mittel für den Radwegebau entsprechend erhöht werden. Wir wollen daher das Ausbautempo beim Um- Aus- und Neubau von Radwegen mindestens verdoppeln und darüber hinaus die Geldmittel deutlich erhöhen. Wir setzen uns für den Aufbau eines überregional verknüpften Radwegenetzes in der Planungs-, Bau- und

Unterhaltungsverantwortung des Landes ein, in das Pendlerradrouten integriert werden und mit den kommunalen Planungen abgestimmt werden. Ziel ist, alle Städte und deren Umland mit Pendlerradrouten anzubinden. Auf Landesebene werden wir einen Plan für den Ausbau erstellen. Im Rahmen des Landesstraßenbudgets soll der Anteil deutlich erhöht werden. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, die ERA, sollen hier verpflichtend werden, um die Qualität im Radwegebau zu steigern. Dazu gehört für uns auch, das Radfahren sicherer zu machen und den Winterdienst deutlich zu verbessern. Auch im ländlichen Raum wollen wir die Attraktivität des Radverkehrs durch neue Radwege verbessern, mit dem Ziel, gleichwertige Verhältnisse für das Fahrrad in Stadt und Land herzustellen.

Attraktiven Radverkehr innerorts wie außerorts zu ermöglichen und seine Sicherheit zu gewährleisten, muss vorrangiges Kriterium von Verkehrsplanung und -führung sein. Wo regelmäßiger Radverkehr stattfindet und keine Radwege vorhanden sind, wollen wir per Geschwindigkeitsbeschränkungen und geeigneten Markierungen dafür Sorge tragen, dass gleichwohl sicheres Radfahren stattfinden kann. Wir wollen, dass sich Rheinland-Pfalz auf Bundesebene dafür einsetzt, dass die StVO so angepasst wird, dass sie die entsprechenden Maßnahmen fordert statt hemmt. Wir wollen zudem die Beschilderung der Radwege verbessern und den Bau von Anlagen für Fahrräder voranbringen, beispielsweise Parkhäuser für Fahrräder in angemessener Größe planen und errichten. Mängel an Radwegen sollen schneller behoben werden. Daher werden wir einen digitalen Mängelmelder für Radwege einführen.

Auch wenn wir in erster Linie auf getrennte Radwege setzen, werden wir in Rheinland-Pfalz ein Modellprojekt für Schutzstreifen außerorts initiieren. Schutzstreifen sind ein geeignetes Mittel, um für Radfahrende einen klar erkennbaren Verkehrsraum zu schaffen und damit das Radfahren sicherer zu machen.

Auf Landesebene wollen wir die Stelle einer*s Radverkehrsbeauftragten zur Beratung der Kommunen zu Fördermöglichkeiten schaffen, eine landesweite Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGF) ins Leben rufen sowie Radverkehrskonzepte beratend und finanziell fördern. Beim Landesbetrieb für Mobilität wollen wir das Personal für Planung und Bau von Radwegen deutlich stärken.

Um Verkehrsmittel besser kombinieren zu können, werden wir anstreben, dass die Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Nahverkehr durchgehend und kostenfrei möglich ist. An Umstiegs-Stationen wollen wir ausreichend komfortable und sichere Abstell- und Lademöglichkeiten zur Verfügung stellen. Wir werden die jetzt schon bestehenden Möglichkeiten der Förderung verbessern und gerade Fahrradparkhäuser an stark frequentierten Umstiegs-Stationen gezielt unterstützen. Wir werden einen landesweiten Ausbauplan für Fahrradparkhäuser erstellen und gemeinsam mit den Kommunen umsetzen. Dabei werden wir uns an Mindestsicherheits- und Qualitätsstandards orientieren. Wir streben dafür eine regionale Verteilung an, sodass in jedem Landkreis und jeder kreisfreien Stadt ein Fahrradparkhaus an einem oder mehreren stark frequentierten Umstiegspunkten zur Verfügung stehen wird.

Um Fahrräder als klimaneutrales Alltagsverkehrsmittel voranzubringen, wollen wir das JobRad-Modell für Beamt*innen des Landes ermöglichen sowie darauf hinwirken, dass das Tarifrecht für die Angestellten des Landes für die Möglichkeit der Entgeltumwandlung zur privaten Nutzung eines Dienstfahrrads geöffnet wird.

Mehr Investitionen in die Schiene

Die Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) im Nahverkehr sind wichtig für die Erschließung des ländlichen Raums und zur Stärkung des Tourismus. Durch den Fördertopf zur Sanierung und Reaktivierung von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen werden unter anderem die Zellertalbahn, die Brohltalbahn und die Wieslauterbahn saniert. Nach dem Vorbild von Mainz, wo nun die erfolgreiche Mainzelbahn die Stadt vom Autoverkehr entlastet, wollen wir kommunale und regionale Schienenprojekte für einen besseren Nahverkehr massiv unterstützen.

Die Reaktivierungen für Personennah- und Güterverkehr werden wir mit gewohnter Hartnäckigkeit weiterverfolgen. Hierzu muss der Bund die Rahmenbedingungen für die notwendigen Nutzen-Kosten-Untersuchungen so anpassen, dass Klimaaspekte deutlich stärker berücksichtigt werden. Ebenso wollen wir stillgelegte Bahnhöfe reaktivieren oder völlig neue Haltepunkte dort schaffen, wo sich neue Siedlungsschwerpunkte ergeben haben. Wir unterstützen beispielsweise die Stadt Mainz bei der Realisierung des neuen Umsteigebahnhofs am Schottwerk, um die S-Bahn- und Regionalbahn-Anbindung im Rhein-Main-Gebiet zu verbessern. Die Aartalbahn hat in Kooperation mit Hessen für uns hohe Priorität. Auch im Hunsrück, in der Eifel und im nordpfälzischen Glantal wollen wir den Zug wieder aufs Gleis setzen: Wir setzen auf eine effektive regionale Erschließung und werden Planung von Schienen-Projekte priorisieren.

Der Zug ist das klimafreundlichste und komfortabelste Fortbewegungsmittel und erhöht zudem die Attraktivität des Lebens auf dem Land. Vom Bund werden wir weiterhin vehement die Verantwortung für die Fernverkehrsanbindung aller Regionen einfordern, so dass im Rahmen des Deutschland-Taktes die Region Trier eine verbesserte Anbindung an den Fernverkehr erhält. Ebenso müssen die Bahnhöfe Bingen und Worms stärker mit Fernverkehrszügen bedient werden. Bei den Kommunen und bei der Deutschen Bahn wollen wir darauf hinwirken, dass Bahnhöfe eine freundliche und sichere Atmosphäre ausstrahlen sowie barrierefrei sind.

Auf Bundesebene drängen wir darauf, dass die chronisch überlastete Schieneninfrastruktur in Rheinland-Pfalz endlich verbessert wird. Wichtige Strecken haben nur ein einziges Gleis pro Fahrtrichtung und kommen damit regelmäßig an ihre Belastungsgrenzen. Schon kleinste Verzögerungen können große Verspätungen oder Zugausfällen verursachen. Daher setzen wir uns für eine Kapazitätserhöhung durch weitere Gleise oder Neubaustrecken wie eine Alternativstrecke zum Mittelrhein ein. Auch wollen wir durch den Ausbau und die Elektrifizierung von Nebenbahnstrecken Ausweichstrecken vorhalten.

Straßeninfrastruktur: Erhalt vor Neubau

Erhalt vor Neubau – dieser Grundsatz muss auch weiterhin gelten. Der Neu- und Ausbau von Landesstraßen darf nur unter strengsten Auflagen mit vollständigem Ausgleich erfolgen. Vom Bund fordern wir eine grundlegende Überprüfung und Neubewertung bei allen Straßenneu- und Straßenausbauprojekten im Bundesverkehrswegeplan. Der Bundesverkehrswegeplan ist aus unserer Sicht nicht zeitgemäß, er muss unter Klimaaspekten dringend überarbeitet werden. Explizit lehnen wir die Ausbauprojekte des Bundes in Rheinland-Pfalz wie bei der A 1, A 60, A 643, B 10 und den Moselaufstieg bei Trier ab. Darüber hinaus setzen wir uns für ein Transitverbot für Lkw auf der B10 ein.

Weitere Rheinbrücken werden nicht benötigt. Stattdessen werden wir emissionsarme Fährangebote ausbauen, Seilbahnprojekte prüfen sowie bauen und beides - wo sinnvoll - in den Nahverkehr integrieren. Dabei sollen Seilbahnen aber nicht auf die Flussquerung beschränkt werden, sondern als weitere ÖPNV-Variante innerhalb der Städte ausgebaut werden können. Mit Blick auf den rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss zur zweiten Rheinbrücke bei Wörth muss der ÖPNV-Ausbau in der Südpfalz gleichwertig forciert werden: Die Schieneninfrastruktur muss modernisiert und leistungsfähiger werden, damit der überfällige Ausbau des Zugangebotes realisiert werden kann.

Weniger Verkehrslärm und sichere Straßen

Wir wollen die Menschen von Verkehrslärm entlasten, denn Lärm schadet Mensch und Natur. Für das Straßennetz setzen wir auf Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Lärmschutz. Gegenüber dem Bund setzen wir uns für eine Novellierung der Straßenverkehrsordnung ein, um strengere Vorgaben für mehr Lärmschutz zu erwirken. Für uns gilt das Konzept Vision Zero mit dem Ziel eines sicheren Straßenverkehrs, bei dem kein Mensch mehr sein Leben verliert. Wir unterstützen die Kommunen bei der Einrichtung Tempo 30 auf innerörtlichen Straßen. Modellprojekte für autofreie Innenstädte werden wir unterstützen und durch die Verkehrsberuhigung der Dorfzentren die Mittelpunkte der Ortschaften wiederbeleben. Damit wird der Straßenraum zugunsten des ÖPNV, des Fuß- und Radverkehrs neu aufgeteilt und deutlich weniger Autos belasten unsere Innenstädte.

Für weniger Schienenverkehrslärm muss der Bund Schiene und Lärmschutz zusammenbringen und das Maßnahmenpaket des Beirats Leiseres Mittelrheintal gegen den Bahnlärm am Mittelrhein umsetzen. Das vom Bundestag beschlossene Verbot von lauten Güterwagen gilt ab Ende 2020 auf dem deutschen Schienennetz. Auf dieser Grundlage setzen wir uns gegenüber dem Bund dafür ein, dass Verstöße sanktioniert und alle Möglichkeiten zur Lärmminderung (u.a. die Flüsterbremse) ausgeschöpft werden. Als langfristige Maßnahme unterstützen wir die Forderung nach einer alternativen Güterverkehrsstrecke zwischen Troisdorf und Bischofsheim.

Um Motorradlärm zu mindern, haben wir bereits als Bundesratsinitiative neue Regeln für die Drosselung von Motorrädern auf den Weg gebracht und setzen uns auch für strengere EU-Vorgaben ein.

Wir wollen auch weniger Fluglärm. Deswegen werden wir an dem Ziel festhalten, mit einem Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr die Anwohner*innen zu entlasten. Das Luftverkehrsgesetz muss auf Bundesebene entsprechend geändert werden. Zudem setzen wir uns für ein bundesweites Luftverkehrskonzept ein, das den Schutz der Anwohner*innen vor Fluglärm bei allen Fragen des Luftverkehrs berücksichtigt. Wiederholte Verstöße gegen das Nachtflugverbot sind konsequent zu ahnden.

Flugverkehr den Tatsachen anpassen

Regionalflughäfen waren schon vor der Corona-Pandemie mehr oder minder wirtschaftlich nicht mehr zu betreiben. Mit dem Verkauf des Regionalflughafens Hahn ist es gelungen, der Dauersubvention des Flughafens mit Steuergeldern ein Ende zu setzen. Subventionen des Flugverkehrs sind ab 2024 europaweit untersagt und zudem klimaschädlich. Für uns bleibt es dabei: Der Betrieb eines Flughafens gehört nicht zu den Aufgaben eines Landes. Auf Bundesebene treten wir für ein

integriertes Flughafenkonzept ein, um die unwirtschaftlichen Regionalflughäfen stillzulegen und trotzdem die erforderliche Mobilität zu sichern.