

Beschluss (vorläufig) 4. Vernetzte Verkehrsangebote – Nachhaltige Mobilität

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

Text

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

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

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

27 Attraktiver und bezahlbarer Nahverkehr

28 1.000-mal um den Globus: So viele Zugkilometer kommen jährlich in Rheinland-
29 Pfalz zusammen. Gelungen ist dies durch den weiteren Ausbau des Rheinland-Pfalz-
30 Taktes mit uns GRÜNEN. Wir haben den Busverkehr zunächst im Norden des Landes
31 mit ÖPNV-Konzepten erweitert, schrittweise werden sie nun auch in den anderen
32 Verbänden eingeführt. Das heißt: Taktverkehr im Bussystem, Bedienung an allen
33 Wochentagen, Anbindung kleinerer Orte, verknüpfte Reiseketten und eine bessere
34 Anbindung an die Schiene.

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

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

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

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

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

60 Garantiert von A nach B

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

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

85 Job-, Sozial- und 365-Euro-Ticket

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

100 Regionale Mobilitätspunkte

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

111 Neue Mobilitätsformen – für eine flexible Zukunft

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

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

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

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

136 Umstieg auf neue alternative Antriebe

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

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

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

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

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

171 Rückenwind fürs Rad

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

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

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

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

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

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

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

229 Mehr Investitionen in die Schiene

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

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

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

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

265 Straßeninfrastruktur: Erhalt vor Neubau

266 Erhalt vor Neubau – dieser Grundsatz muss auch weiterhin gelten. Der Neu- und
267 Ausbau von Landesstraßen darf nur unter strengsten Auflagen mit vollständigem
268 Ausgleich erfolgen. Vom Bund fordern wir eine grundlegende Überprüfung und
269 Neubewertung bei allen Straßenneu- und Straßenausbauprojekten im
270 Bundesverkehrswegeplan. Der Bundesverkehrswegeplan ist aus unserer Sicht nicht
271 zeitgemäß, er muss unter Klimaaspekten dringend überarbeitet werden. Explizit
272 lehnen wir die Ausbauprojekte des Bundes in Rheinland-Pfalz wie bei der A 1, A
273 60, A 643, B 10 und den Moselaufstieg bei Trier ab. Darüber hinaus setzen wir
274 uns für ein Transitverbot für Lkw auf der B10 ein.

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

284 Weniger Verkehrslärm und sichere Straßen

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

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

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

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

315 Flugverkehr den Tatsachen anpassen

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

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