Antrag L-1neu

zum Kleinen Parteitag

am 25. Mai 2013 in Trier

AntragstellerInnen:
Landesvorstand, Jutta Blatzheim-Roegler (KV Bernkastel-Wittlich), Karl-Wilhelm Koch (KV Vulkaneifel), Susanne Schröer (KV Landau), Volker Krebs (KV Koblenz), Daniel Köbler (KV Mainz), Waltraud Blarr (KV Neustadt/Weinst.), Fritz Engbarth (KV Kaiserslautern-Land), Dieter Netter (KV Ludwigshafen), Leo Neydek (KV Rhein-Lahn)

Verkehrswende gestalten, Mobilität neu definieren

Rheinland-Pfalz fit machen für eine zukunftsfähige Mobilität In einem Flächenland wie Rheinland-Pfalz mit all seinen geographischen Besonderheiten ist das Ziel, Mobilität für alle zu verwirklichen, eine große Herausforderung. Diese Realisierung ist mit finanziellen Herausforderungen verbunden. Wir GRÜNE blicken dabei über die direkten Kosten hinaus. Auch die indirekten Kosten der Mobilität wie Lärm, Umweltverschmutzung und Landschaftsverbrauch müssen stärker berücksichtigt werden, d.h. nur die Einbeziehung aller externen Kosten zeigt das wahre Ausmaß der Belastungen im Sektor Verkehr.

Ein besonderes Augenmerk gilt den Lärmbelastungen durch Flug-, Straßen- und Bahnverkehr. Rheinland-Pfalz muss seine hohe Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität für Einheimische sowie für TouristInnen sicherstellen.

Wir fordern daher auf EU- und Bundesebene zur Bekämpfung des Fluglärms eine Novellierung des Fluglärmgesetzes mit strengeren Grenzwerten sowie der Luftverkehrsgesetzes um Betriebsbeschränkungen für die gesetzliche Nacht (22:00 – 6:00 Uhr) und Lärmobergrenzen zu ermöglichen.

Wir begrüßen, dass durch die Grüne Initiative im Bundesrat der so genannte Schienenbonus (für Neubaustrecken) bereits ab 2015 fällt. Die reduzierten Lärmwerte müssen allerdings auch für Sanierungen im Bestand gelten!

Generell gilt, dass dem Lärmschutz der Bevölkerung und dem Naturschutz bei den Interesessenabwägungen ein höherer Stellenwert als der Wirtschaftlichkeit beizumessen ist. Die Betroffenen müssen bei den zukünftigen Maßnahmen unmittelbar von Beginn an aktiv in die Verfahren und Entscheidungsprozesse einbezogen und beteiligt werden.

Der Rückgang der Bevölkerungszahl in vielen Dörfern und Gemeinden erschwert zunehmend die Möglichkeit, ein akzeptables ÖPNV-Angebot klassischer Art zu erstellen oder aufrecht zu erhalten. Andererseits wächst die Notwendigkeit mobil zu sein, um jederzeit Schule, Arbeitsplatz und Freizeitangebote erreichen zu können. Hinzu kommt die gewünschte touristische Entwicklung großer Teile des Landes.

All dies wollen wir für die Bürgerinnen und Bürger erreichen, dafür stehen wir gemeinsam in GRÜNLAND-Pfalz!

Rheinland-Pfalz ist das Bundesland, das schon heute über das dichteste Straßennetz verfügt.

Jahrzehntelang wurde in Rheinland-Pfalz Mobilität gleichgesetzt mit Auto-Verkehr. Straßen wurden gefordert, geplant und gebaut. Bei jedem Bundesverkehrswegeplan wurde „auf Vorrat“ angemeldet und fast jeder Bürgermeister durfte sich rühmen, „seine“ Ortsumgehung durchbekommen zu haben. Das hieß aber noch lange nicht, dass diese dann auch im Zeitraum eines Bundesverkehrswegeplanintervalls (ca. 10 - 15 Jahre) tatsächlich gebaut wurde. Rheinland-Pfalz hatte im gültigen Bedarfsplan (2003-2015) insgesamt 168 Projekte. Umgesetzt wurde, zumeist aus finanziellen Gründen nur ein kleiner Teil (24,4%), zum Teil im Rahmen des Konjunkturpaketes. Ein solches Vorgehen, Wahlkampfhilfe durch Beton- und Asphaltversprechungen, ist unverantwortlich, weil es vor allem auch bei Bürgerinnen und Bürgern Erwartungen weckt, die Jahrzehnte lang nicht erfüllt werden und auch künftig nicht erfüllt werden können. Mit der deutlichen Reduzierung auf rund die Hälfte von Anmeldungen (80) zum neuen BVWP hat die Landesregierung umgelenkt. Auch wenn diese grünen Ansprüchen noch nicht genügen kann, ist damit ein wichtiger Schritt hin zu einer Ehrlichkeit in der Verkehrspolitik getan. Gleichzeitig hat die Landesregierung unter maßgeblichem Anteil der GRÜNEN erstmals die Zahl der Anmeldungen für Schienenwege deutlich erhöht und sorgt unter anderem als erste rheinland-pfälzische Regierung für den Einstieg in die Planungen für eine effektive Entlastung der Rheintalstrecken und damit für eine langfristig angelegte Reduzierung des Lärms im Mittelrheintal.

Starker Straßen- und insbesondere Schwerlastverkehr steht auch fast immer für Umwelt- und Gesundheitsprobleme. Feinstäube, Stickoxide und andere Schadstoff verursachen Krankheit, kosten Menschenleben, mindern die Lebensqualität und schaden der Natur.

In Zeiten des Klimawandels und der demografischen Entwicklung sind heutzutage andere Kriterien als bisher gefordert. Der motorisierte Individualverkehr darf nicht zum Selbstzweck werden. Statt einseitig auf das Auto, setzen Bündnis 90/DIE GRÜNEN auf den modernen Mobilitätsmix, zu dem neben dem ÖPNV und dem Rad, inzwischen auch das E-Bike, Car-Sharing, das Nachbarschaftsauto oder der Bürgerbus wie auch die Einbeziehung von mehr Fußwegen und Verkehrsvermeidung gehört.

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, sieht der Alltag in ländliche Regionen völlig anders aus. Die Bahnstrecke wurde vor Jahrzehnten stillgelegt oder der Bahnhof geschlossen. Der überfüllte Schulbus fährt nur unter der Woche; am Wochenende geht ohne Auto fast gar nichts mehr.

Viel zu viele Regionalstrecken wurden in Rheinland-Pfalz bis Anfang der 1990er eingestellt, das Zugangsangebot auf bestehenden Strecken reduziert. Auch im Fernverkehr wurden ganze Regionen wie zum Beispiel das Mosel- und das Saartal 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 Verkehrsmittel fast ein Alleinstellungsmerkmal trägt.

Die Smartphone-Technologie kann hier eine große Hilfe sein, Verkehrsströme zu organisieren. Ist doch die nächstmögliche Zug- oder Busverbindung, die vielfältigsten Bezahlmöglichkeiten sowie die Navigation für fast alle Nutzungsmöglichkeiten im Verkehr je-

derzeit abrufbar! Hierzu muss die Mobilität auf der Datenautobahn natürlich genauso mitgedacht werden um die ländlichen Regionen weiterhin attraktiv zu halten!

Die gewerbliche Siedlungsstruktur in den Kommunen mit ihren vielen kleingliedrigen Logistikzentren mittelständischer Gewerbetreibender macht eine Umkehr zu umweltfreundlichen Verkehrsstrukturen zurzeit sehr schwer. Daher ist es notwendig in diesem Bereich nachhaltige Konzepte zu entwickeln und umzusetzen.

Bausteine für eine Verkehrswende in Rheinland-Pfalz

Wir wollen Rheinland-Pfalz fit machen für eine zukunftsfähigere Mobilität. Deshalb 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 zukünftige „Mobilitätsmix“ aus Car-Sharing/Nachbarschaftsauto, sozialen Mitfahrnetzwerken, 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 ist weiter auszubauen. Hierzu gehören nicht nur die neue S-Bahnlinie Mainz – Mannheim und das neue Regionalexpresszugnetz, welches im Dezember 2014 in Betrieb geht. Engpässe bei den Schienenwegen wie in der Südpfalz oder im Bereich Mainz/Rheinhessen müssen beseitigt werden. Zahlreiche Stationen müssen noch modernisiert werden. Die Erschließung der Fläche durch Reaktivierungen von Bahnhöfen und weiteren Bahnstrecken ist zu forcieren.

Das noch von der alten Landesregierung entworfene Ausbaukonzept ´Rheinland-Pfalz-Takt 2015´ hat wesentliche Elemente Bündnisgrüner Schienenverkehrspolitik aufgegriffen und ist weiter umzusetzen. Doch der Ausbau des ÖPNV und SPNV im Land ist damit nicht abgeschlossen: Wir werden uns für ein Folgeprojekt einsetzen, die wesentlichen Eckpunkte hierfür entwickeln und für die nötige Absicherung im Landeshaushalt eintreten. Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen dar. Wir wollen mit Maßnahmen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils die Umwelt, das Klima, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten und Gemeinden sowie die Gesundheit der Rheinland-Pfälzerinnen schützen. Dazu gilt es in Bund und Land die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs zu schaffen und die Kommunen in die Lage zu versetzen, eine fahrradfreundliche Politik umzusetzen.

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. Gesetzliche Barrieren und Vor-

schriften, die Vereine oder andere bürgerschaftliche Initiativen bei der Organisation von beispielsweise Fahrdiensten behindern, sollten abgebaut werden.

2.) Umverteilung der finanziellen Mittel

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.

Der Bund wird aufgefordert, auch künftig für die Sicherstellung ausreichender finanzieller Mittel für den ÖPNV Sorge zu tragen. Auch im Sinne der Daseinsvorsorge müssen insbesondere Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel für die erforderlichen Zukunftsaufgaben hinreichend zur Verfügung gestellt werden. Angesichts steigender Energiepreise, Stations- und Trassenpreise sowie höherer Tarifabschlüsse ist die derzeitige 1,5% Dynamisierung der Regionalisierungsmittel keinesfalls ausreichend. Nötig ist eine angemessene Erhöhung der Mittelausstattung und die Anpassung der jährlichen Dynamisierung an die zu erwartenden Preissteigerungen. Ansonsten würde der Bund das selbst bestehende ÖPNV-Angebot in Frage stellen.

Bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015, haben wir GRÜNE bereits ein besonderes Augenmerk auf Maßnahmen des Bereichs Schiene gelegt. Auch die Wasserstraßen sind hierbei mitzudenken!

Die Bahn ist – nach den Füßen und dem Fahrrad - das ökologische Hauptverkehrsmittel Nummer Eins. Deswegen wollen wir sie attraktiver machen und ihren Anteil am Verkehr deutlich erhöhen – für Menschen, wie für Güter. Daher müssen wir sinnvolle Ausbauprojekte vorantreiben und daher muss der Finanzrahmen für Schiene und Straße in Zukunft gleich hoch sein. Der zukünftige BVWP muss vom Bund entsprechend aufgestellt und dann in den Bundeshaushalten gleichermaßen finanziell dotiert werden.

Von den Kommunen nicht finanzierbare Projekte wie die Mittelrheinbrücke sind auch über die laufende Legislaturperiode hinaus nicht weiter zu verfolgen.

3.) Mittelrhein vor Bahnlärm schützen

Zu Reduzierung der Belastungen durch den Bahnlärm müssen 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. Ein Tempolimit in lärmbelasteten Ortschaften ist dabei kurzfristig als erste Maßnahme fast kostenneutral umzusetzen. Zur Entlastung der bestehenden Bahnlinien im Mittelrheintal ist vorrangig ein weiterer Ausbau bestehender Bahntrassen (Eifelbahn Köln – Trier, Hagen/Köln – Siegen /Frankfurt) zu prüfen und anschließend unverzüglich anzupacken. Eine Neubautrasse ist vor dem Hintergrund der finanziellen Machbarkeit gleichberechtigt zu prüfen. Die Abschaffung des Schienenbonus für Neubaustrecken (s.o.) muss auch – insbesondere mit Blick auf die Schienenstrecke im Mittelrheintal - für die Sanierung bei Bestandsstrecken gelten.

Weitere Einzelmaßnahmen sind unter strenger ökologischer und nachhaltiger Betrachtungsweise in ein gesamtheitliches Verkehrskonzept einzufügen. Denn nur so macht die Lösung einer zukunftsgerichteten Mobilitäts- und Verkehrswende einen Sinn!

4.) Schifffahrt: Umweltbeitrag nutzen

Die Schifffahrt kann unter Nutzung der bestehenden Wasserwege einen Beitrag zur Reduzierung des Straßenverkehrs und Bahnverkehrs leisten. Wir fordern für die Mosel den umweltgerechten Ausbau der Moselschleusen um die exportorientierte rheinland-pfälzische Wirtschaft im internationalen Wettbewerb tatkräftig zu unterstützen. Der bisherige Stopp des Moselausbaus behindert auch unsere Nachbarn, die Moselanrainerstaaten Luxemburg und Frankreich.

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 Lärmminderungsmaßnahmen vorsieht, verharmlost.

In all diese Betrachtungen ist der Fluglärm verstärkt durch Frachtflug im Hunsrück und Militärflug in der Pfalz und in der Eifel mit einzubeziehen. Wir fordern die europaweite Besteuerung von Flugbenzin, keine direkte und auch keine indirekte Subventionierung des Flugverkehrs durch öffentliche Gelder sowie eine bundesgesetzliche Grundlage für Nachtflugverbote zwischen 22 und 6 Uhr sowie andere Betriebsbeschrängungen wie z. B. Lärmobergrenzen und Beschränkungen von Flugbewegungen.

6.) Straßenlärm

Zu viele unnötige (Transit-) Wege werden mit Lkw auch durch Rheinland-Pfalz zurückgelegt. 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. BÜNDNIS 90/Die Grünen Rheinland-Pfalz haben zum Thema Verkehrslärm bereits auf der Landesdelegiertenversammlung im Frühjahr 2012 ein umfassendes Positionspapier verabschiedet.

Tempo 30: Immer mehr Kommunen weisen aus Gründen der Verkehrssicherheit und des

Lärmschutzes Tempo 30 auf ihren Gemeindestraßen aus. Auch auf höherqualifizierten Straße (Landes- und Bundesstraßen) muss die Ausweisung von Tempo 30 innerorts überall dort, wo die Kommunen es wollen, vereinfacht werden.

7.) Stadt und Regionalplanung

Zukunftsfähige Stadt und Regionalplanung bedeutet, die Abhängigkeit von dem 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. Hierbei gilt es den Landesentwicklungsplan so schnell wie möglich zu überarbeiten um so das Stadt-Umland-Verhältnis in dem Sinne neu zu ordnen, dass die Ausweisung von Gewerbeflächen und gewerblichen Ansiedlungen zukünftig zur Verkehrsvermeidung und der Vermeidung von Flächenzersiedelung beiträgt.

Bei der Planung zur Ausweisung von Bau- und Gewerbegebieten der Kommunen sollte zukünftig der potentielle CO2 Ausstoß grundsätzlich mit einbezogen werden und nicht aus Statistiken erhoben werden können. Grenzwerte sollten in der Planungsphase schon berücksichtigt werden.

Die Regelungen in der Landesbauordnung bezüglich des Nachweises von Stellplätzen bzw. der Stellplatzabgabe müssen geändert werden, sodass die Kommunen ein weiteres Instrument erhalten den Umweltverbund Fußverkehr/Radverkehr/Carsharing /ÖPNV) voran bringen zu können.

8.) Umweltschonende Antriebe

Innerhalb der Europäischen Gemeinschaft werden 90 Prozent des Personenverkehrs auf der Straße abgewickelt. Dabei entstehen etwa 70 Prozent der straßenverkehrsbedingten Emissionen an Kohlendioxid.

Daher 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

9.) Neufassung des Logistikkonzepts

Die rheinland-pfälzische Wirtschaft ist vorrangig exportorientiert. Zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Rheinland-Pfalz und zur Verbesserung seiner Wettbewerbsfähigkeit brauchen wir ein Logistikkonzept, welches das Transportieren von Waren effizient organisiert (u.a. durch das Vermeiden von Leerfahrten) und die Belange von Mensch und Umwelt nicht außer Acht lässt. Daher ist es wichtig die Waren- und Güterströme zu analysieren. Insbesondere der schnelle und preiswerte Waren- und Rohstoffabruf der produzierenden Industrie durch die Anlieferungsweise "just-in-time" stellt uns hier vor große Herausforderungen entsprechende umweltfreundliche Alternativen anbieten zu können. Auch für den CO2 intensiven Versandhandel müssen dringend umweltfreundliche Lösungsstrategien gefunden werden, denn immerhin ca. 70% der gekauften Waren

werden zurück gegeben und sorgen daher für unnötige Transporte und damit zusätzlichen belastenden Verkehr auf den Straßen.

Mit einem überarbeiteten ganzheitlichen und nachhaltigen Logistikkonzept wollen wir den Fokus auf den Gütertransport per Wasser und Schiene setzen.

Allerdings ist der logistische Aufwand für den Transport eines Gutes mit verschiedenen Verkehrsträgern ungleich höher als einen LKW einfach von A nach B zu schicken. Daher muss bei einigen Versendern noch Überzeugungsarbeit geleistet werden. Für die fünf größten Städte wollen wir Studien zur Umsetzbarkeit einer City-Logistik fördern.

10.) Verkehrsvermeidung

Der umweltfreundlichste Verkehr ist der Verkehr, der nicht stattfindet! Hier sind die Möglichkeiten noch nicht einmal annähernd erkannt, geschweige denn genutzt. Wir wollen Heimarbeitsplätze fördern, in Behörden und Ämtern, aber auch in der Wirtschaft und Industrie. Dazu benötigen wir einen schnellen und massiven Ausbau der Breitbandversorgung in der Fläche.

Wir wollen in die kleineren Ortschaften die Einkaufsmöglichkeiten zurückbringen bzw. erhalten. Wir wollen Wege zur Verwaltung und Behördengänge vermeiden, indem wir – auch für nicht Netz-affine Menschen – elektronische Zugänge vor deren Haustür schaffen. Für die restlichen Wege wollen wir Fahrgemeinschaften fördern und unterstützen.

Die Zukunft ist mobil

Auch das Statussymbol Auto verliert in seiner bisherigen Betrachtung seine Funktion. Geht es doch zukünftig nicht mehr um größer, schneller und noch mehr PS. Das Auto wird ein Mittel zum Zweck. 2030 reist der moderne Mensch anders. Er nutzt das eigene, geliehene oder geteilte Auto nur noch, wenn alle anderen Verkehrsmittel unbequemer, teurer, umweltschädlicher und langsamer sind. Das sagen aktuelle Studien. Es ist zu erwarten, dass starre Konzepte durch Kooperationen und bedarfs-, sowie regionsspezifisch abgeleitete flexible Konzepte ersetzt werden.

Die Zukunft ist multimodal

Die Teilnehmer einer Studie, „Barometer zur Mobilität der Zukunft“ bejahten eine Multimodalität, welche eine komfortable, ressourcenoptimale und umweltfreundliche Fortbewegung ermöglichen soll. In einem Zentralrechner werden dafür sämtliche verkehrsrelevanten Informationen gespeichert: Tarife, Fahrpläne, Wetterdaten, Staus auf Autobahnen und anderen Straßen und vieles mehr. Aus diesem Datenpool kann sich jeder bedienen, etwa per Smart Phone, um die schnellste, preiswerteste und umweltverträglichste Möglichkeit zu ermitteln, das jeweilige Ziel zu erreichen. Berücksichtigt werden neben den eigenen Fortbewegungsmitteln wie Auto, Motorrad, Elektrofahrrad sämtliche anderen Möglichkeiten, etwa Car-Sharing, Bus und Bahn, Flugzeug, die Dienste von Mitfahrzentralen und selbst die kuriosen elektrisch angetriebenen, durch Gewichtsverlagerung gelenkten Einpersonenfortbewegungsmittel auf einem oder zwei Rädern. Das System übernimmt zu-

dem die Zahlungsabwicklung.

Es sind dabei steuerliche und finanziell gerechte Lösungen anzustreben und zu entwickeln, die es ermöglichen, dass durch entsprechende Angebote die BürgerInnen an ihren Wohnorten und öffentliche/kommunale, als auch private Unternehmen an ihren Betriebsstandorten gehalten werden können.

Der Fuhrpark wird virtuell

„Klassische, unflexible Nahverkehre“ darf es in der Zukunft nicht mehr geben, etwa, dass man nach der Ankunft an einem Bahnhof gerade noch die Rücklichter des Anschlussbusses sieht und eine volle Stunde auf den nächsten warten muss. Im Mobilitätssystem der Zukunft Zukunft wartet der Bus automatisch oder ein Elektrofahrrad steht in einem solchen Fall.bereit.

Laut einer Studie von Michael Cramer, MdEP, (SOFT MOBILITY, Brüssel 2. Auflage 2009) ist der Sektor Verkehr in der EU für 30 Prozent aller klimaschädlichen Emissionen verantwortlich. Im Vergleich zum Referenzjahr 1990 sind die CO2-Ausstöße des Verkehrs um ein Drittel gestiegen. Die European Environment Agency (EEA, Juni 2008), gibt an, dass die CO2-Emissionen in Mio. Tonnen in der EU-27 im Verkehr gesamt bei 1.270, davon für die Straße bei 902 lagen, das sind rund 71%.

In allen Studien zeigt sich: trotz verbesserter Fahrzeugtechnik und reduzierten Grenzwerten, frisst der steigende Autoverkehr alle Bemühungen zur nachhaltigen CO2-Reduzierung quasi auf.

Einen nicht vernachlässigbaren Teil seines Lebens verbringt jeder Mensch im Stau. 2050 sollen es jährlich gut 100 Stunden sein, wenn das Verkehrssystem nicht gründlich verändert wird. Wir wollen dass es dann unfreiwillige Pausen auf Straße und Schiene nicht mehr geben wird. Die werden einfach umfahren. Routenänderungen kommen automatisch aus dem Zentralrechner. Denn der denkt mit.

Der Kleine Parteitag fordert den Landesvorstand auf:

bis zum Frühjahr 2014 ein Verkehrskonzept „Mobilität für meine Region“ in Rheinland-Pfalz in enger Abstimmung mit den Kreis- und Stadtverbänden sowie der LAG Verkehr und der Landtagsfraktion zu erarbeiten, um die hier aufgezeigten Ziele anzugehen. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf die Verbesserungs- und Optimierungsmöglichkeiten von Stadt- und Regionalverkehr gelegt werden. Energie- und Verkehrswende sind zwei Seiten derselben Medaille. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinland-Pfalz sind dabei die treibende Kraft in Rheinland-Pfalz.