

A8NEU6 Wir bewahren unsere Umwelt und schützen das Klima (Sauber und bequem ans Ziel: Mobilität und Verkehr)

Gremium: LaVo
Beschlussdatum: 07.12.2020

Text

1 Mobilität ist Teil unseres Alltags. Viele von uns sind den ganzen Tag unterwegs,
2 mobil zu sein ist notwendig. Wir BÜNDNISGRÜNE wollen, dass die Menschen in
3 Thüringen eine echte Wahl haben, wie sie mobil sind. Zu Fuß, mit dem Rad, mit
4 Bus und Bahn oder wo sinnvoll mit dem Auto. Und immer öfter auch in Kombination
5 verschiedener Verkehrsmittel.

6 Mobilität hat eine Schlüsselfunktion für soziale Teilhabe und ist ein wichtiger
7 Teil der Daseinsvorsorge. Mobilität in ihrer jetzigen Form birgt jedoch
8 gleichzeitig Gesundheitsrisiken, Stress und – vor allem in dicht besiedelten
9 Gebieten – eine Einschränkung der Lebensqualität. Außerdem ist sie der
10 drittgrößte Verursacher von Emissionen in Deutschland. Das liegt vor allem
11 daran, dass Mobilität heute immer noch einseitig auf das Auto ausgelegt ist. Das
12 bedeutet klimaschädliche Emissionen, Belastungen für die Atemwege durch
13 Stickoxide und Feinstaub, Lärm sowie erhebliche Kosten für die Nutzer*innen und
14 die öffentlichen Haushalte. Das wollen wir ändern und dem Umweltverbund, also
15 ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, konsequent den Vorrang einräumen - bei
16 verkehrspolitischen Entscheidungen wie auch im öffentlichen Raum. Die Thüringer
17 Projekte im Bundesverkehrswegeplan werden wir auf den Prüfstand stellen und
18 konsequent nach Sinnhaftigkeit und Umweltschutzaspekten priorisieren.

19
20 Wir wollen deshalb Mobilität neu definieren: **Mit grüner Verkehrspolitik wachsen**
21 **die Möglichkeiten**, öfter auf das Auto verzichten zu können, nicht selbst fahren
22 zu müssen. Wir wollen, dass auch auf dem Land Bus und Bahn eine zuverlässige
23 Alternative sind. Wir wollen, dass Anschlüsse zwischen Bussen und Bahnen passen.
24 Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sollen sicher unterwegs sein. Und wer
25 dennoch auf das Auto angewiesen ist, soll nicht im Stau stehen müssen und auch
26 morgen noch sicher das Ziel erreichen. Die Vision Zero, also Nullverkehrstote,
27 ist unser Ziel, an dem sich alle Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit
28 ausrichten müssen. Grüne Mobilität bedeutet Lebensqualität, ohne Lärm, Dreck und
29 Stau, kostengerecht, familienfreundlich, sicher und für jeden erschwinglich.
30 Eine Familie muss im ÖPNV ganztägig günstiger unterwegs sein können, als mit
31 einem PKW.

32 Öffentlicher Personennahverkehr

34 Hierfür wollen wir BÜNDNISGRÜNE im Laufe der nächsten Legislaturperiode ein
35 Mobilitätsgesetz erarbeiten, das umweltfreundlicher Mobilität Vorrang einräumt,
36 Verkehrssicherheit aller Mobilitätsformen fördert, eine Mobilitätsgarantie für
37 den ländlichen Raum beinhaltet und die notwendigen Fahrpläne, Tarife und
38 Echtzeitdaten flächendeckend als Open Data bereitstellt. Alternativ zu
39 klassischen, starren Fahrplänen sollten On-Demand-Lösungen für den ÖPNV

40 weiterentwickelt werden, um bedarfsgerechte und kosteneffiziente Mobilität für
41 sowohl Kommunen als auch Nutzer*innen attraktiv werden zu lassen. Hierdurch kann
42 auch der Energie- bzw. Ressourcen-Verbrauch des ÖPNV gesenkt werden.

43 Erschwinglich heißt für uns: höchstens 60 Euro pro Monat. Mit der Einführung
44 eines **landesweiten Thüringen-Tickets** für alle Nahverkehrsstrecken in
45 Thüringen. Damit sich alle den öffentlichen Nahverkehr leisten können, werden wir
46 nach dem Vorbild Brandenburgs außerdem die Einführung eines landesweiten
47 Sozialtickets prüfen. Nahe Bahnhöfe in benachbarten Bundesländern (wie z.B.
48 Naumburg und Sangerhausen) sollen einbezogen werden. Die für das Thüringen-
49 Ticket notwendigen Mittel werden wir im Landeshaushalt bereitstellen. Neben
50 Auszubildenden sollen auch Schüler*innen, Auszubildende und Menschen in
51 Freiwilligendiensten günstiger unterwegs sein. Sie sollen ein Ticket 30 Euro pro
52 Monat nutzen können. Modellprojekten für einen umlagefinanzierten
53 fahrscheinfreien Nahverkehr in Thüringer Kommunen stehen wir offen gegenüber und
54 bieten Unterstützung von Landesseite an. Wir setzen uns für einen landesweiten
55 Verkehrsverbund ein, der die Einführung des Thüringen-Tickets erleichtert, sowie
56 für einen massiven Ausbau der Kapazitäten im Nahverkehr. Dafür bedarf es einer
57 gemeinsamen Anstrengung von Europa, Bund, Land und den Kommunen, um die dafür
58 benötigten Investitionen in neue Straßenbahnen und Elektrobusse sowie die
59 Infrastruktur zu finanzieren.

60 Um an Kultur teilhaben zu können, muss es in Thüringen für alle möglich sein, am
61 Wochenende auch abends und nachts zu Veranstaltungen und wieder nach Hause zu
62 kommen. Deshalb wollen wir auch den bedarfsorientierten Ausbau von
63 Nachtbusangeboten und ein flächendeckendes Taxiangebot unterstützen.

64 Das günstigste Ticket nützt wenig, wenn der Bus kaum fährt. Wir wollen deshalb,
65 dass jeder Ort in Thüringen mindestens alle zwei Stunden mit dem öffentlichen
66 Verkehr erreichbar ist. Aus dem Zug ausgestiegen und der Bus ist gerade weg –
67 das soll der Vergangenheit angehören. Busse und Bahnen, Nah- und Fernverkehr
68 sollen immer aufeinander abgestimmt sein. Das Grundprinzip ist dabei immer
69 gleich: Der Bus oder der Zug fährt im Idealfall jede Stunde zur gleichen Zeit
70 ab. Zubringer- und Anschlussfahrten sind darauf abgestimmt, sodass binnen zehn
71 Minuten die Reise fortgesetzt werden kann. Mit diesem **ThüringenTakt** lassen sich
72 auch kleine Orte im Land wieder schneller erreichen. Kernelement und Herzstück
73 des neuen ÖPNV in Thüringen soll eine Regio-S-Bahn werden, mit Linien zwischen
74 Eisenach, Erfurt, Großheringen, Jena und Saalfeld sowie zwischen
75 Ilmenau/Saalfeld, Erfurt, Jena, Gera und Altenburg, deren Einführung wir
76 zielgerichtet auf den Weg bringen wollen. Mit der Einbindung des künftigen IC-
77 Kreuzes Jena, neuen Haltepunkten und integriert verknüpften Buslinien innerhalb
78 des Einzugsgebietes schaffen wir ein Musterprojekt für zukunftsfähige Mobilität.
79 Gleichzeitig wollen wir uns um eine Weiterführung des Mitteldeutschen S-Bahn-
80 Netzes von Halle/Leipzig über Naumburg bis Großheringen sowie von Leipzig nach
81 Gera bemühen und damit einen hoch attraktiven länderübergreifenden
82 Nahverkehrsraum erfahrbar werden lassen. In den letzten 25 Jahren wurden allein
83 in Thüringen 467 km Bahnstrecken stillgelegt. Sie werden derzeit nicht für den
84 Schienenpersonenverkehr genutzt, aber die Trassen bestehen nach wie vor. Viele
85 Projekte zur Reaktivierung wurden in den letzten Jahren in Deutschland bereits
86 erfolgreich gestartet. Wir werden prüfen, wo in Thüringen solche Reaktivierungen
87 sinnvoll sind, etwa für die Strecken Suhl–Schleusingen, Bf. Rennsteig–Themar,
88 Eisfeld–Coburg, Bad Frankenhausen–Bretleben, Probstzella–Ernstthal und
89 Wangen–Artern. Das ist uns bereits für die Strecke Ilmenau–Rennsteig gelungen.
90 Dadurch könnte Verkehr von Straßen auf Schienen umgeleitet werden, ohne neue

91 Trassen zu schaffen. Zu einem qualitativ hochwertigen und modernen ÖPNV gehört
92 für uns selbstverständlich auch, dass er immer barrierefrei ist, dass in jedem
93 Bus und jeder Bahn kostenlos WLAN und ausreichend Stellplatz für Gepäck,
94 Fahrräder und Kinderwägen verfügbar ist.

95 Wir setzen uns für die schnellstmögliche Elektrifizierung der Mitte-
96 Deutschland-Verbindung – möglichst noch vor 2028 – ein.

97 Wir wollen ein regionales Nahverkehrskonzept von Jena aus bis nach Sömmerda
98 entwickeln, dazu die Pfefferminzbahn integrieren und weitere Strecken wie zum
99 Beispiel Gotha–Leinefelde modernisieren und elektrifizieren. Auf den zahlreichen
100 Bahnstrecken ohne Oberleitung sollen zunehmend umweltfreundliche und leise
101 batterieelektrische Zugantriebe zum Einsatz kommen. Dies wollen wir durch
102 entsprechende Verkehrsverträge und Förderprogramme erreichen.

103 Mit dem Landesbusnetz haben wir bereits ein Schnellbusnetz aufgebaut, das die
104 mittleren Städte sowie die Gewerbe- und Industriegebiete regelmäßig miteinander
105 verbindet und die Attraktivität des Nahverkehrs für Pendler*innen erhöht. Dieses
106 wollen wir durch gezielte Förderung und Kooperation als Teil der
107 Mobilitätsgarantie ausbauen und noch enger mit der Bahn verknüpfen. Zudem wollen
108 wir für Pendler*innen die Bildung von Fahrgemeinschaften durch
109 Pendlerparkplätze, Bonusprogramme in Fahrgemeinschaften und die Entwicklung
110 einer Open-Source-App auf Basis von offenen Daten und Schnittstellen (APIs) für
111 Pendlerfahrgemeinschaften vereinfachen. Tickets für die Nutzung von P+R-
112 Parkplätzen sollen gleichzeitig auch zur Nahverkehrsnutzung in der Stadt
113 berechtigen.

114

115 Zu Fuß und mit dem Rad

116

117 Die meisten Wege werden zu Fuß erledigt, **Fußgänger*innen haben deshalb Vorrang.**
118 Wir fördern Kommunen bei der Umsetzung von Fußwegkonzepten einschließlich
119 verkehrsberuhigter Zonen, die insbesondere Kinder, ältere und
120 bewegungseingeschränkte Menschen in den Blick nehmen. So entstehen kindersichere
121 Schul- und Freizeitwege. Erwägen Kommunen, Teile ihrer Innenstädte für den
122 Autoverkehr zu schließen, werden wir sie bei der Planung und Umsetzung beraten.

123

124 Fuß- und Radverkehr Nutzer*innen-Freundlichkeit und Barrierefreiheit sollten bei
125 der Entwicklung dieser Systeme im Vordergrund stehen, um Akzeptanz und
126 Verbreitung zu fördern.

127 Immer mehr Menschen steigen um aufs Rad. **Radverkehr ist ein Schlüsselaspekt** in
128 Richtung klimaschonende und ressourcensparende Mobilität. Das Fahrrad ist für
129 kürzere Strecken nicht nur das umweltfreundlichste, sondern auch das
130 praktischste Verkehrsmittel. Der Umstieg vom PKW auf Pedelec, Fahrrad oder E-
131 Bike kann in den Ballungszentren und ihren Randzonen erheblich zur Entlastung
132 des Verkehrs und zur Verringerung der Abgas- und Feinstaubbelastung beitragen.
133 40 Prozent der Thüringer Arbeitnehmer*innen pendeln täglich zum Arbeitsort. Noch
134 immer wird Verkehr vorrangig für Autos geplant. Es braucht rechtliche
135 Neuregelungen und planerische Interventionen, die den Radverkehr nicht mehr
136 benachteiligen, sondern aktiv fördern. Wir wollen den Radverkehr durch kommunale
137 Radverkehrspläne, Radverkehrsbeauftragte und die Ausfinanzierung von
138 Radverkehrsprogrammen stärken. Jeder zehnte Euro im landesweiten Straßenbau soll
139 fürs Rad zur Verfügung stehen. Das heißt auch mehr Geld für Radwege zwischen den
140 Orten, für Abstellplätze oder Sicherheitskonzepte für den Radverkehr. Vorhandene

141 Förderprogramme wie „Klima Invest“ sollen auch für die Fahrradinfrastruktur zur
142 Verfügung stehen. Damit Fahrradfahrer*innen innerorts auch auf bestehenden
143 Straßen gefahrlos unterwegs sein können, setzen wir uns auf Bundesebene dafür
144 ein, dass Kommunen die Regelgeschwindigkeit in ihren Ortschaften auf 30 km/h
145 festlegen können. Wir wollen mit Radschnellwegen in urbanen Gebieten und
146 Pendelregionen die tägliche Nutzung des Fahrrads stärken, wenn diese eine
147 deutliche verkehrsentlastende Wirkung entfalten. So können wir Staus vermeiden
148 sowie die Lärmbelästigung und die Schadstoffemissionen durch den Umstieg vom
149 Auto senken. Und auch in Bahn und Bus soll es zukünftiger besser möglich sein,
150 das Rad mitzunehmen. Erleichtert werden soll auch der kombinierte Verkehr mit
151 Bahn und Rad durch mehr überdachte und sichere Fahrradabstellanlagen an
152 Bahnhöfen. Zudem soll bei der Novellierung der Thüringer Bauordnung der
153 verpflichtende Stellplatznachweis zugunsten des Umweltverbundes modernisiert
154 werden. Kleine Elektrofahrzeuge wie E-Roller oder E-Bikes eignen sich besonders
155 für die letzten Meter zwischen Nahverkehrsanbindung und der eigenen Haustür.
156 Daher wollen wir sie fördern und Unternehmen, Vereine und Bürger*innen weiter
157 bei der Anschaffung von Lastenrädern finanziell unterstützen.

158 Elektromobilität

159 Elektromobilität kann einen entscheidenden Beitrag für einen klimafreundlichen
160 Verkehr leisten, wenn die Rohstoffgewinnung, Nutzung und Verwertung möglichst
161 nachhaltig erfolgt. Mit grüner Regierungsbeteiligung haben wir in diesem Bereich
162 den Einstieg in eine klimaschonende Verkehrswende begonnen. Grüne
163 Elektromobilität im Autoverkehr bedeutet dabei: Die Anzahl der Autos auf
164 Thüringens Straßen muss reduziert, der weiterhin notwendige Fahrzeugbestand in
165 einer aus Ressourcensicht sinnvollen Geschwindigkeit auf Elektroantrieb
166 umgestellt werden. Dafür benötigen wir eine weiter verdichtete
167 Ladesäuleninfrastruktur auf Basis Erneuerbarer Energien. Das Elektroauto muss
168 intelligent mit anderen Verkehrsträgern verknüpft werden. Thüringen kann und
169 soll zu einem Hotspot für klimafreundliche, möglichst im gesamten Herstellungs-,
170 Nutzungs- und Verwertungsprozess emissionsfreie und vernetzte Mobilität, auch im
171 ländlichen Raum, werden. Ziel ist ein vollständig treibhausgasneutraler Verkehr
172 bis 2040. Die seit 2015 seitens des Umweltministeriums praktizierte Förderung
173 von E-Mobilität erweist sich als ein guter Ansatz. Mit dem Förderprogramm „E-
174 Mobil Invest“ werden bereits kommunale Unternehmen, Wohnungsbaugenossenschaften,
175 Religionsgemeinschaften, Wohlfahrtsverbände und gemeinnützige Vereine im Bereich
176 der Elektromobilität unterstützt. Unser Ziel ist es, möglichst viel kommunalen
177 Verkehr emissionsarm zu realisieren und mehr Alltags- und Praxistauglichkeit
178 nachzuweisen. Mit einer Fokussierung auf Batterien geringer Größe, deren
179 Umweltbilanz bei der Herstellung besser ist, und der Förderkulisse auf
180 Elektrokleinfahrzeuge (E-Bikes, Pedelecs etc.) soll der Umstieg auf
181 Elektromobilität im Nahbereich erleichtert werden. Gerade auf kürzeren Distanzen
182 und in Städten helfen diese als kostengünstigere und klimafreundliche Variante,
183 das Verkehrsaufkommen auf Straßen zu entlasten.

184 Der Umstieg auf emissionsfreie **Elektromobilität** gelingt nur mit einer gut
185 ausgebauten öffentlichen Ladeinfrastruktur, einem einheitlichen, sicheren,
186 verbrauchsbasierten Abrechnungssystem und der Bereitstellung von offenen Daten
187 der Standorte, technischen Merkmale und Echtzeitnutzung der Ladestationen.
188 Überall laden, für jeden zugänglich – das ist das Ziel. Mittlerweile existieren
189 in Thüringen über 800 öffentliche Ladepunkte, die Besitzer*innen von
190 Elektrofahrzeugen schon heute eine Grundversorgung an Ladesäulen ermöglicht. Mit

191 der Erweiterung der bestehenden Förderprogramme zur Ladesäuleninfrastruktur wird
192 zügig ein engmaschiges Ladesäulennetz sowie E-Mobilitätsstationen im
193 öffentlichen Raum entstehen. Öffentlich geförderte oder installierte
194 Ladeinfrastruktur wird aus echtem Ökostrom, bevorzugt durch regionale
195 Energieversorger oder Bürger*innenstrom, gespeist werden. Das Land muss mit
196 gutem Beispiel vorangehen und an öffentlichen Gebäuden barrierefreie
197 Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Autos bereitstellen, die sowohl von
198 Mitarbeiter*innen als auch öffentlich genutzt werden kann. Wir wollen in
199 Thüringen neue Ideen rund um eine klimaschonende, emissionsfreie Mobilität
200 fördern.

201 Grüne Elektromobilität zielt jedoch auch und gerade auf den öffentlichen
202 Nahverkehr. Wichtig ist der Umstieg des öffentlichen und schienengebundenen
203 Nahverkehrs, weg von den fossilen Brennstoffen hin zu erneuerbaren Energien. Wir
204 unterstützen weiterhin aktiv Verkehrsunternehmen bei der Umrüstung ihrer Flotten
205 in Richtung emissionsarmer Fahrzeuge. Mehrere erfolgreiche Tests von
206 Elektrobussen haben in Thüringen stattgefunden, nun kann die systematische
207 Umrüstung der Flotte beginnen. Ziel ist der umfassende Einsatz von
208 Elektrofahrzeugen im regulären Linienverkehr bis spätestens 2030. Es gilt, die
209 Förderung über die EFRE-Periode (Europäische Fonds für regionale Entwicklung)
210 hinaus fortzuführen und mit Landesmitteln zu unterstützen. Im Bahnverkehr ist
211 unser Ziel die Elektrifizierung aller Hauptstrecken in Thüringen. Auf weniger
212 befahrenen Nebenstrecken müssen Alternativen gefunden werden. Neben
213 Pilotprojekten und Machbarkeitsstudien zum Einsatz von Fahrzeugen mit
214 alternativen Antriebsformen gilt es auch, die Erforschung von besseren
215 Batteriespeichern genauso wie die Entwicklung von Brennstoffzellen
216 voranzutreiben. Bereits begonnene Modellprojekte, wie zum Beispiel der Einsatz
217 von mit regional erzeugtem grünen Wasserstoff betriebenen Zügen im Schwarztal,
218 werden wir fortführen und entsprechend finanziell unterstützen.

219 Güter- und Flugverkehr

220 Ein erheblicher Teil des Verkehrs in Städten entsteht durch den **Lieferverkehr**.
221 Nicht allein durch die großen LKW, die Einkaufszentren und Tankstellen
222 beliefern, sondern ganz besonders durch die vielen kleinen Transporter, die
223 unsere Päckchen oder Lebensmittelbestellungen ausfahren. Wir wollen diese
224 Nahbereichs-Logistik klimafreundlicher machen, indem wir die Auslieferung mit E-
225 Lastenrädern weiter fördern und dazu Kommunen bei der Errichtung der dazu
226 nötigen kleinen Verteilstationen unterstützen. Im Lieferverkehr über die
227 Stadtgrenzen hinaus streben wir eine größtmögliche Verlagerung des Güterverkehrs
228 von der Straße auf die Schiene an und wollen dazu einen runden Tisch
229 Schienengüterverkehr ins Leben rufen. Die Mittelstreckenlogistik bis 200km, die
230 50% des gesamten Güterverkehrs ausmacht, wollen wir durch Förderung zügig auf
231 batterieelektrische Antriebe umrüsten.

232 Spätestens seit der Fertigstellung der ICE-Trasse sind die Flughäfen
233 Frankfurt/Main, Leipzig-Halle, München und Berlin so nah an Thüringen
234 herangerückt, dass es keinen Grund mehr gibt, einen eigenen Thüringer Flughafen
235 mit Landesmitteln zu subventionieren. Wir werden ein Konzept erarbeiten, wie die
236 Transformation des Flughafens Erfurt-Weimar sozial verträglich gestaltet werden
237 kann, um das Klima zu schützen und den Mitarbeiter*innen berufliche Alternativen
238 zu bieten. Die durch die Flughafenschließung eingesparten Steuermittel - derzeit
239 mehrere Millionen Euro jährlich - wollen wir stattdessen in das Thüringen-Ticket
240 und den Ausbau eines attraktiven Nahverkehrs investieren.

241
242 Verkehr hat nicht nur die bekannten negativen Umweltauswirkungen wie z.B. auf
243 die Luftqualität oder den Flächenfraß, sondern ist auch die Hauptquelle für
244 Lärm. Straßenverkehrslärm betrifft einen Großteil der Thüringer*innen und kann
245 bei einer langfristigen Aussetzung starke gesundheitliche Schäden verursachen.
246 Im Vergleich zu anderen Bundesländern kann Thüringen bei der Lärmbekämpfung
247 allerdings noch mehr machen. Wir wollen deshalb ein Lärmschutzgesetz erarbeiten,
248 das verbindliche Lärmreduktionsraten für Straßen-, Flug- und Eisenbahnverkehr
249 vorgibt.