

A8 Wir bewahren unsere Umwelt und schützen das Klima (Sauber und bequem ans Ziel: Mobilität und Verkehr)

Antragsteller*in: LaVo

Antragstext

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

31 Öffentlicher Personennahverkehr

32 Hierfür wollen wir BÜNDNISGRÜNE im Laufe der nächsten Legislaturperiode ein
33 Mobilitätsgesetz erarbeiten, das umweltfreundlicher Mobilität Vorrang einräumt,
34 Verkehrssicherheit aller Mobilitätsformen fördert, eine Mobilitätsgarantie für
35 den ländlichen Raum beinhaltet und die notwendigen Fahrpläne, Tarife und
36 Echtzeitdaten flächendeckend als Open Data bereitstellt. Alternativ zu
37 klassischen, starren Fahrplänen sollten On-Demand-Lösungen für den ÖPNV
38 weiterentwickelt werden, um bedarfsgerechte und kosteneffiziente Mobilität für
39 sowohl Kommunen als auch Nutzer*innen attraktiv werden zu lassen. Hierdurch kann
40 auch der Energie- bzw. Ressourcen-Verbrauch des ÖPNV gesenkt werden.

41 Erschwinglich heißt für uns: höchstens 60 Euro pro Monat. Mit der Einführung
42 eines landesweiten Thüringen-Tickets für alle Nahverkehrsstrecken in

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

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

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

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

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

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

112 Zu Fuß und mit dem Rad

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

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

122 Immer mehr Menschen steigen um aufs Rad. Radverkehr ist ein Schlüsselaspekt in
123 Richtung klimaschonende und ressourcensparende Mobilität. Das Fahrrad ist für
124 kürzere Strecken nicht nur das umweltfreundlichste, sondern auch das
125 praktischste Verkehrsmittel. Der Umstieg vom PKW auf Pedelec, Fahrrad oder E-
126 Bike kann in den Ballungszentren und ihren Randzonen erheblich zur Entlastung
127 des Verkehrs und zur Verringerung der Abgas- und Feinstaubbelastung beitragen.
128 40 Prozent der Thüringer Arbeitnehmer*innen pendeln täglich zum Arbeitsort. Noch
129 immer wird Verkehr vorrangig für Autos geplant. Es braucht rechtliche
130 Neuregelungen und planerische Interventionen, die den Radverkehr nicht mehr
131 benachteiligen, sondern aktiv fördern. Wir wollen den Radverkehr durch kommunale
132 Radverkehrspläne, Radverkehrsbeauftragte und die Ausfinanzierung von
133 Radverkehrsprogrammen stärken. Jeder zehnte Euro im landesweiten Straßenbau soll
134 fürs Rad zur Verfügung stehen. Das heißt auch mehr Geld für Radwege zwischen den
135 Orten, für Abstellplätze oder Sicherheitskonzepte für den Radverkehr. Vorhandene
136 Förderprogramme wie „Klima Invest“ sollen auch für die Fahrradinfrastruktur zur
137 Verfügung stehen. Damit Fahrradfahrer*innen innerorts auch auf bestehenden
138 Straßen gefahrlos unterwegs sein können, setzen wir uns auf Bundesebene dafür
139 ein, dass Kommunen die Regelgeschwindigkeit in ihren Ortschaften auf 30 km/h
140 festlegen können. Wir wollen mit Radschnellwegen in urbanen Gebieten und

141 Pendelregionen die tägliche Nutzung des Fahrrads stärken, wenn diese eine
142 deutliche verkehrsentlastende Wirkung entfalten. So können wir Staus vermeiden
143 sowie die Lärmbelästigung und die Schadstoffemissionen durch den Umstieg vom
144 Auto senken. Und auch in Bahn und Bus soll es zukünftiger besser möglich sein,
145 das Rad mitzunehmen. Erleichtert werden soll auch der kombinierte Verkehr mit
146 Bahn und Rad durch mehr überdachte und sichere Fahrradabstellanlagen an
147 Bahnhöfen. Zudem soll bei der Novellierung der Thüringer Bauordnung der
148 verpflichtende Stellplatznachweis zugunsten des Umweltverbundes modernisiert
149 werden. Kleine Elektrofahrzeuge wie E-Roller oder E-Bikes eignen sich besonders
150 für die letzten Meter zwischen Nahverkehrsanbindung und der eigenen Haustür.
151 Daher wollen wir sie fördern und Unternehmen, Vereine und Bürger*innen weiter
152 bei der Anschaffung von Lastenrädern finanziell unterstützen.

153 Elektromobilität

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

179 Der Umstieg auf emissionsfreie Elektromobilität gelingt nur mit einer gut
180 ausgebauten öffentlichen Ladeinfrastruktur, einem einheitlichen, sicheren,
181 verbrauchsbasierten Abrechnungssystem und der Bereitstellung von offenen Daten
182 der Standorte, technischen Merkmale und Echtzeitnutzung der Ladestationen.
183 Überall laden, für jeden zugänglich – das ist das Ziel. Mittlerweile existieren
184 in Thüringen über 800 öffentliche Ladepunkte, die Besitzer*innen von
185 Elektrofahrzeugen schon heute eine Grundversorgung an Ladesäulen ermöglicht. Mit
186 der Erweiterung der bestehenden Förderprogramme zur Ladesäuleninfrastruktur wird
187 zügig ein engmaschiges Ladesäulennetz sowie E-Mobilitätsstationen im
188 öffentlichen Raum entstehen. Öffentlich geförderte oder installierte
189 Ladeinfrastruktur wird aus echtem Ökostrom, bevorzugt durch regionale
190 Energieversorger oder Bürger*innenstrom, gespeist werden. Das Land muss mit

191 gutem Beispiel vorangehen und an öffentlichen Gebäuden barrierefreie
192 Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Autos bereitstellen, die sowohl von
193 Mitarbeiter*innen als auch öffentlich genutzt werden kann. Wir wollen in
194 Thüringen neue Ideen rund um eine klimaschonende, emissionsfreie Mobilität
195 fördern.

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

214 Güter- und Flugverkehr

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

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

236 Verkehr hat nicht nur die bekannten negativen Umweltauswirkungen wie z.B. auf
237 die Luftqualität oder den Flächenfraß, sondern ist auch die Hauptquelle für
238 Lärm. Straßenverkehrslärm betrifft einen Großteil der Thüringer*innen und kann

239 bei einer langfristigen Aussetzung starke gesundheitliche Schäden verursachen.
240 Im Vergleich zu anderen Bundesländern kann Thüringen bei der Lärmbekämpfung
241 allerdings noch mehr machen. Wir wollen deshalb ein Lärmschutzgesetz erarbeiten,
242 das verbindliche Lärmreduktionsraten für Straßen-, Flug- und Eisenbahnverkehr
243 vorgibt.