

Verkehr/Infrastruktur

Mobilität für alle – Infrastruktur sichern – Klimaschutz verwirklichen – vernetzte Angebote ausbauen

Ziel unserer Mobilitätspolitik ist, dass die moderne Verkehrswelt erschwinglich und für alle zugänglich, klimaneutral, schnell und komfortabel ist – unabhängig, ob die Menschen in ländlichen oder in urbanen Räumen leben. Dafür bieten wir passgenaue und attraktive Angebote für alle Menschen durch die unterschiedlichen Verkehrsträger an. Wir wollen unsere Verkehrsinfrastruktur weiter konsequent modernisieren. Wir nutzen intelligente Technologien und machen unser Land zum Mobilitätsvorreiter.

Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmenden

Die Koalitionspartner verpflichten sich dem Leitgedanken „Vision Zero“ mit dem Ziel eines sicheren Straßenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer:innen, zu Fuß, mit dem Rad oder motorisiert unterwegs, in dem kein Mensch mehr sein Leben verliert. Dabei gilt der Leitsatz aus der Straßenverkehrsordnung, dass die Teilnahme am Straßenverkehr stets gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer:innen erfordert. Dazu gehört aber auch die Ausgestaltung sicherer, barrierefreier Wege und eine angemessene Aufteilung des öffentlichen Raums. Schon bei der Planung von Verkehr, ist daher bereits zu Beginn auch der Fuß- und Radverkehr mit zu berücksichtigen. Die Kommunen sollen weiter beratend dabei unterstützt werden, Pilotprojekte zu sicheren Schulwegen in Anlehnung an die „beispielbare Stadt“ ebenso wie „Shared Spaces“, verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen bis hin zu autofreien Innenstädten und Tempo-30-Strecken auf klassifizierten Straßen innerorts auf den Weg zu bringen.

Vernetzte Verkehrsangebote, nachhaltige Mobilität

Mobilität ermöglicht Freiheit und Teilhabe, sie ist ein Grundbedürfnis. Dem Nahverkehr kommt dabei in Zukunft noch mehr als heute schon eine Schlüsselfunktion zu. Daher wollen wir die Angebote des Nahverkehrs stärken und den ÖPNV im Sinne einer sozial und ökologisch gerechten Mobilitätskultur ausgestalten. Dafür gilt es, die in Gang gesetzten Maßnahmen fortzuführen und weiterzuentwickeln. Unser Ziel ist, dass der Modal-Split-Anteil des Nahverkehrs an allen zurückgelegten Kilometern bis zum Jahr 2030 deutlich steigt.

Eindeutige Standards mit dem Landesnahverkehrsplan

Auf Grundlage des neuen, richtungsweisenden Nahverkehrsgesetzes werden wir zügig einen Landesnahverkehrsplan entwickeln und so die im Gesetz definierten Ansprüche an Mobilität erfüllen. Das Erfolgsmodell des Rheinland-Pfalz-Takts schreiben wir dabei mit dem Zeithorizont 2030 darin fort und überwinden die Trennung von Bus und Bahn. Vorbild sind hier die bereits umgesetzten ÖPNV-Konzepte im Norden des Landes bzw. das in Umsetzung befindliche ÖPNV-Konzept im RNN.

Für uns gilt: Stadt, Stadt-Umland-Beziehungen und ländliche Räume müssen nach der im Rahmen des ersten Nahverkehrsplans beabsichtigten Angebotsausweitung auf jeweils angemessene Weise profitieren.

Mit dem Landesweiten E-Ticket wollen wir die Möglichkeit schaffen, in einer durchgängigen Reisekette zwischen den Verkehrsmitteln wechseln zu können. Das Ticket soll

dabei auch für Fähren, Leihfahrräder, Seilbahnen oder flexible (on-Demand-)Angebote gelten.

Mit dem neuen Nahverkehrsgesetz haben wir uns entschieden: Der Nahverkehr wurde zur kommunalen Pflichtaufgabe, die die Kommunen in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllen. Im Nahverkehrsplan werden wir Mindeststandards festlegen. So stellen wir den Nahverkehr auf ein solides und zukunftsfestes finanzielles Fundament. Es ist unser Anspruch, den Bedürfnissen aller Regionen mit ihren jeweiligen Anforderungen gerecht zu werden.

Wir sehen auch den Bund in der Pflicht und setzen uns weiterhin für eine ausreichende Mittelausstattung ein, das heißt neben einer Erhöhung/Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auch die anteilige Finanzierung des ÖPNV-Rettungsschirms in bisheriger Form bezogen auf die Jahre 2020/2021.

Die Möglichkeiten des neuen NVG zur Förderung der Angebotsqualität bei Service und Material, innovativer Technologien, alternativer Antriebe sowie zur Stärkung guter Beschäftigungsbedingungen wollen wir aktiv nutzen.

Im Rahmen einer Überarbeitung der bestehenden Förderkulisse wie auch im Rahmen der Konzeptionierung der Ausschreibungsbedingungen auf Grundlage des NVG, sollen innovative Modelle und Projekte, neue Mobilitätsformen, alternative Antriebe, Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung, wie die Bereitstellung von WLAN als Anforderung bei Neuausschreibungen, sowie Tarifmaßnahmen unterstützt werden. Stadt und Land sollen dabei ausgewogen berücksichtigt und alle Maßnahmen gemeinsam und aufeinander abgestimmt im Rahmen des Landesnahverkehrsplan entwickelt werden.

Die Echtzeit-Initiative mit barrierefreien Informationsmöglichkeiten wird fortgeführt.

Vernetzte Mobilität weiterentwickeln – innovative Verkehrsformen konsequent umsetzen

Die vernetzte Mobilität werden wir stärken, indem wir landesweit Umsteigepunkte entwickeln, an denen ÖPNV, Radverleihsysteme, (E-)Carsharing, Bike&Ride, Fahrradparkhäuser und Park&Ride gebündelt werden und Menschen so leichter auf klimafreundliche Verkehrsmittel umsteigen können.

Bürgerbusse bieten außerhalb des ÖPNV als Sozialverkehre sinnvolle Ergänzungen an. Wir wollen diese Form der Teilhabe und Solidarität im ländlichen Raum weiter unterstützen und möglichst in jeder Verbandsgemeinde ein Bürgerbus-Angebot ermöglichen.

Auch die Einrichtung eines Carsharing-Angebots, möglichst in Form von E-Carsharing, wollen wir im Rahmen der bestehenden Förderkulisse unterstützen.

Wir wollen Möglichkeiten prüfen, den Erwerb von Jobtickets zu erleichtern, so dass landesweit alle Arbeitnehmer:innen kostengünstiger in Busse und Bahnen umsteigen können. Hierzu werden im Zuge des Gutachtens zu den rheinland-pfälzischen Tarifen mit dem Ziel eines späteren Landestarifs (verbundübergreifender Tarif inkl. Nachbargebiete) durch das Land und die Verkehrsinstitutionen im Land Modelle geprüft, die auch Arbeitnehmer:innen von Betrieben, die nur wenige Mitarbeiter:innen beschäftigen, den niederschweligen Zugang zu Jobtickets ermöglichen.

Landesstraßen

Im Bereich des Straßenbaus halten wir an dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ fest. Wir investieren weiter in eine Straßeninfrastruktur, die den Anforderungen einer modernen und klimafreundlichen Mobilität gerecht wird.

Wir werden das Landesstraßen- und das Radwegebauprogramm insgesamt auf hohem Niveau fortschreiben. Bereits in den vergangenen Jahren hat der Radwegbau zunehmend an Bedeutung gewonnen. Dem wollen wir in Zukunft weiter Rechnung tragen.

Dabei soll der ländliche Raum bei Sanierungsmaßnahmen besondere Unterstützung erhalten.

Wir werden die Systematik sowie die Bewertungskriterien des IP und BP zeitnah überarbeiten und so anpassen, dass der ländliche Raum zukünftig besser von Sanierungen profitiert.

Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) ist der zentrale Mobilitätsdienstleister in Rheinland-Pfalz. Damit er den hohen Anforderungen beim Straßen- und Radwegbau gerecht werden kann, werden wir ihn weiterhin sachgerecht ausstatten.

Um einem Sanierungsstau vorzubeugen, werden wir das Planungsverfahren weiterentwickeln und auch eine Vorratsplanung bei Verkehrsprojekten – Straßenbau, Radverkehr und ÖPNV integrieren. So schaffen wir mehr Effizienz und eine zügige Umsetzung.

Wir werden eine Veränderung des Landesstraßengesetzes entlang unserer Ziele einer leistungsfähigen, nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität prüfen.

Bundesverkehrswegeplan

Der Bund sieht in seinen Bedarfsplangesetzen (Bundesverkehrswegeplan) Projekte in Rheinland-Pfalz vor, die insgesamt umgesetzt werden sollen.

Das Land setzt diese Projekte durch den Landesbetrieb Mobilität im Rahmen der Auftragsverwaltung um.

Inhaltlich divergieren die Positionen der Koalitionspartner zu einzelnen Projekten des Bundesverkehrswegeplans.

Grundsätzlich gilt es, bei allen Projekten des Bundesverkehrswegeplans auch die Verkehrssicherheit und den Lärm- und Naturschutz zu berücksichtigen.

Darüber hinaus wollen wir weiter gegen die Belastung von Anwohner:innen durch Mautumfahrungen durch LKW vorgehen.

Mittelrheinbrücke

Die Planung einer Mittelrheinbrücke als welterbeverträgliches, kommunales Verkehrsprojekt wird weitergeführt.

365-Euro-Ticket für junge Menschen

Wir werden in dieser Legislaturperiode mit dem Einstieg in ein 365-Euro-Ticket für junge Menschen starten.

Starke Schiene

Wir sehen in der Schiene einen zentralen Träger im Mix. Die Koalitionspartner bekennen sich zum Ziel, die Schiene als klimafreundlichen Verkehrsträger im Personen- und Güter-, im Nah- und im Fernverkehr zu stärken.

Um die Umweltbilanz immer weiter zu verbessern, treiben wir die Elektrifizierung des gesamten Schienennetzes voran.

Bei der Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken nimmt Rheinland-Pfalz einen bundesweiten Spitzenplatz ein. Diesen Weg wollen wir weiter beschreiten und auf bereits erzielten Fortschritten aufbauen. So wollen wir die Verlängerung der S-Bahn von Homburg nach Zweibrücken sowie die Reaktivierung der Weststrecke bei Trier zügig umsetzen. Die Reaktivierung der Eifelquerbahn zwischen Gerolstein und Kaisersesch, der Aartalbahn zwischen Diez und Wiesbaden sowie der Strecken Landau – Germersheim, und Landau – Herxheim und der beiden noch vorhandenen Abschnitte der Glantalbahn (Altenglan – Lauterecken sowie Lauterecken – Staudernheim) werden wir auf Basis neuer Bewertungskriterien vorantreiben.

Die Koalitionspartner befürworten ausdrücklich die geplante Überarbeitung der standardisierten Bewertung mit einer stärkeren Betrachtung von insbesondere klimarelevanten Aspekten und erwarten einen zügigen Vorschlag des Bundesverkehrsministeriums.

Die Förderrichtlinie für Investitionen in die Reaktivierung bzw. Ertüchtigung von nicht-bundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen in Rheinland-Pfalz außerhalb des Rheinland-Pfalz-Taktes (VV NE-Bahnen) bietet einen guten und erprobten Rahmen für die Reaktivierung bzw. Ertüchtigung. Dieses Instrument wollen wir weiter intensiv nutzen und für entsprechende kommunale Initiativen werben. Dies betrifft neben der Zellertalbahn, und der Wieslauterbahn ebenso die Brexbachtalbahn, Kasbachtalbahn sowie die Hochwaldbahn.

Im Übrigen gilt weiterhin der Grundsatz „Trassensicherung vor Entwidmung“.

Die Stationsoffensive der DB Station und Service nutzen wir, um die Zugangssituation zum SPNV zu verbessern. Wir unterstützen die zügige Errichtung eines Bahnhalt punkts am Schottwerk in Mainz als überregional bedeutsamen neuen Umsteigebahnhof.

Um die Anbindung der Hunsrückregion zu verbessern halten wir daran fest, die Hunsrückquerbahn zu reaktivieren. Hierzu wird das durch das Eisenbahnbundesamt laufende Planfeststellungsverfahren bis zu Erlangung des Baurechts abgeschlossen und ggf. ein in Stufen wirkendes Konzept zur Inbetriebnahme als regionale Erschließungsachse entwickelt.

Das Land wird mit der Deutschen Bahn AG in Gespräche eintreten mit dem Ziel, im Rahmen der grundgesetzlich verankerten Verantwortung des Bundes die Anbindung

der rheinland-pfälzischen Oberzentren an den Fernverkehr wiederherzustellen (Trier) bzw. zu sichern und zu verbessern (Koblenz, Mainz, Ludwigshafen und Kaiserslautern).

Eine gute Anbindung von Industrie- und Gewerbeflächen an das Schienennetz stärkt die Position der Schiene im Gütertransport. Für den Ausbau entsprechender Anschluss-Infrastruktur besteht eine umfangreiche Förderkulisse seitens des Bundes. Wir wollen, dass Rheinland-Pfalz hiervon verstärkt profitiert und werden Wege prüfen, wie diese Mittel der Industrie, dem Gewerbe und den Kommunen in der Breite optimal zugänglich zu machen sind.

Binnenschifffahrt für eine umweltfreundliche Gütermobilität

Der Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz und seine exportorientierten Unternehmen sind auf eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen. Im Sinne des Klimaschutzes braucht es eine noch stärkere Verlagerung von Güterverkehren auf Binnenschiffe. Es ist vor diesem Hintergrund im Interesse des Landes und seiner Unternehmen, die bestehenden guten Rahmenbedingungen bei Wasserstraßen und Häfen zu erhalten und weiter auszubauen.

Dazu gehört für uns auch eine verbindliche Flächensicherung zugunsten der als „landesbedeutsam“ eingestuften Häfen. Die Vertiefung der Fahrrinne des Rheins zwischen Mainz und St. Goar unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange wird daher ebenso unterstützt wie die Forderung nach einem möglichst raschen Ausbau der Moselschleusen um jeweils eine 2. Schleusenkammer. Wir fordern weiter die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben auf der Mosel.

Wir setzen uns unvermindert für die Aufstockung der personellen Ressourcen bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie für eine intensive Förderung im Bereich der Flottenmodernisierung seitens des Bundes ein. Die landesseitige Förderung von Landstromanlagen für Schiffe setzen wir fort und prüfen, inwieweit im Land vorhandene Kompetenzen im Bereich des automatisierten und vernetzten Fahrens für die Binnenschifffahrt nutzbar gemacht werden können.

Flugverkehr

Mit Blick auf eine funktionierende Flughafeninfrastruktur für ein exportorientiertes Bundesland bleibt der Flughafen Frankfurt-Hahn von Bedeutung.

Um den Flugverkehr möglichst CO₂-arm und klimafreundlich zu gestalten, sollen zudem Möglichkeiten auf Bundesebene unterstützt werden, um Forschung und Entwicklung bei alternativen Treibstoffen und Antriebstechnologien für den Luftverkehr sowie die Nutzung der rheinland-pfälzischen Flugplätze als Testfelder zur CO₂-Einsparung- und -kompensation voranzubringen.

Nahmobilität und Radverkehr stärken

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren einen Aufschwung erlebt. Diesen wollen wir voranbringen und den Radverkehr weiter stärken, um ein verstärktes Umsteigen vom Auto zu erreichen.

Wir halten an unserem mehrsäuligen Ansatz fest: Der Radverkehr soll gerade im Alltagsverkehr deutlich ausgebaut werden. Aber wir fördern den Radverkehr auch aus dem Blickpunkt der Entwicklung ländlicher Räume und aus touristischer Perspektive heraus. Wir werden daher weiterhin alle Fördermaßnahmen auch außerhalb des Landeshaushaltes zur Verbesserung des Modal Split in Richtung Radverkehr benutzen.

Die Pendlerradrouten (PRR) als attraktive Radschnellverbindungen sind für uns zentral. Sie können eine wichtige Funktion bei der Bündelung und Beschleunigung des Alltagsradverkehrs übernehmen und damit auch einen Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs leisten.

Wir wollen die bereits laufenden sieben Projekte der rheinland-pfälzischen Pendleradrouten möglichst zügig mit den Kommunen umsetzen. Die Routen sollen einheitliche Standards vorweisen, entsprechend beschildert sein, möglichst kreuzungsfrei und durchgängig verlaufen. Bis 2026 sollen alle sieben bislang projektierten Routen in Bau oder fertiggestellt sein.

Eine Beschleunigung für die Planung und den Bau sowie die Übertragung der überörtlichen Radinfrastruktur durch die Übertragung der Baulastträgerschaft auf das Land werden wir ergebnisoffen prüfen.

Wir streben an, die Instandhaltung und die Verkehrssicherungspflicht für PRR gemeinsam mit den Kommunen durch Wartungs- und Verkehrssicherungsverträge bzw. Nutzungsvereinbarungen zu sichern.

Bei jeder Landesstraßenbaumaßnahme, die im Wege des Landesstraßenbauprogramms umgesetzt wird, soll zukünftig geprüft werden, ob unter Einbeziehung der Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften eine geeignete Führung des Radverkehrs besteht oder geplant werden sollte. Im Falle des Verzichts auf eine getrennte Führung des Radverkehrs ist dies zu begründen.

Die Stärkung des Radverkehrs werden wir auch beim LBM weiter fortsetzen. Um Kommunen noch besser zu Fördermöglichkeiten beraten zu können, werden wir bei jedem regionalen LBM jeweils ein eigenes Radverkehrsteam einrichten, um den Ausbau von Radwegen und Radverkehrsanlagen schrittweise beschleunigen zu können.

In den kommenden Haushalten wollen wir die entsprechenden Mittel für den Radwegbau bereitstellen.

Für das Land Rheinland-Pfalz soll zudem eine Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune (AGFK-RLP) eingerichtet werden. Die Interessenverbände werden bei der Gründung der AGFK-RLP eingebunden.

Wir wollen einen digitalen Mängelmelder für Radverkehrsanlagen umsetzen.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sollen bei neuen Radverkehrsanlagen Grundlage der Planung werden, um die Qualität im Radwegebau zu steigern.

Das bestehende Radwegenetz wollen wir im Laufe der Legislaturperiode im Hinblick auf die vorhandenen Standards untersuchen und gegebenenfalls vorhandene Bedarfe ermitteln.

Wir wollen – wo geeignet – spezielle Ampelschaltungen mit Radverkehrsvorrang prüfen und einen verstärkten Ausbauschub bei Umsteigepunkten erreichen, indem wir mehr Fahrradpark-, -verwahr- und -ladegelegenheiten schaffen bzw. fördern.

Die Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Nahverkehr soll durchgehend und kostenfrei möglich sein (Ausnahme touristische Radbusse).

Die Maßnahmenvorschläge des Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz (RVEP-RLP 2030) machen wir zur Grundlage unserer Radverkehrsstrategie. Sie soll konsequent umgesetzt werden. Wir werden alle zwei Jahre zur Begleitung der Umsetzung des RVEP an wechselnden Orten Jahresradverkehrskonferenzen organisieren und uns um die Durchführung des Nationalen Radverkehrskongresses 2023 bewerben.

Für Fahrrad-Schutzstreifen außerorts werden wir Pilotprojekte durchführen.

Die Koalition bekennt sich zu einer guten und möglichst einheitlichen Qualität für den Radverkehr. Daher werden wir einen Leitfaden entwickeln, der etwa eine einheitliche Handhabung von Fahrradstraßen und -zonen empfehlen wird, solange der Bund hierfür keine einheitlichen Vorgaben gemacht hat.

Autonomes Fahren weiterentwickeln

Autonomes Fahren wird Verkehr und Logistik in Zukunft entscheidend prägen. Wir wollen autonomes Fahren auf Land- und Wasserwegen weiterhin erproben mit dem Ziel der Vernetzung und Steuerung aller Verkehrsteilnehmer:innen durch eine einheitliche Schnittstelle und des Einsatzes im Alltagsverkehr.

Verkehrslärm wirksam minimieren

Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität der Menschen. Die Koalitionspartner bekennen sich dazu, aus Gründen des Gesundheitsschutzes dem Lärmschutz verkehrsmittelübergreifend eine besondere Rolle zukommen zu lassen. Deshalb wollen wir innerhalb der Landesregierung eine Stabsstelle schaffen, in der die Maßnahmen zur Reduktion von Lärmemissionen und die politischen Aktivitäten für besseren Lärmschutz gebündelt werden.

Die Koalitionspartner sind sich einig, dass jeglicher Verkehrslärm – Auto-, Bahn- und Fluglärm – eine erhebliche Beeinträchtigung darstellt. Wir respektieren die Entscheidungen der Kommunen über Geschwindigkeitsbegrenzungen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten, um mehr Lärmschutz zu erzielen. Dazu werden wir den Kommunen weiter beratend mit der „Handreichung Tempo 30“ zur Seite stehen. Auf Bundesebene werden wir uns für mehr eigenständige Kompetenzen der Kommunen bei der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf klassifizierten Straßen einsetzen.

Wenn nach der Corona-Pandemie die Flugbewegungen wieder steigen, ist klar, dass ein Neuaufbau des Luftverkehrs unter der Herausforderung des Klimaschutzes stehen wird. Vor der Corona-Pandemie war der Fluglärm des Frankfurter Flughafens durch eine Zunahme der Flugbewegungen bis weit nach Rheinland-Pfalz hinein kontinuierlich angewachsen. Auf dieses Niveau und darüber hinaus darf die Lärmbelastung nicht wieder ansteigen. Die Koalitionäre versichern, dass sie weiterhin auf der Seite der Bür-

ger:inneninitiativen in der Region stehen. Leider hat die Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes nicht die Verbesserung für die Region gebracht, die nötig gewesen wäre, um den Gesundheitsschutz zu gewährleisten.

Dringend erforderlich ist eine bundesgesetzliche Regelung, die die gesetzliche Nachtruhe festschreibt und die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation zu einer Aufwertung des Schutzes vor Fluglärm insbesondere bei der Festlegung und wesentlichen Änderung von Flugrouten verpflichtet. Der Bund soll die Anstrengungen zur Verbesserung des Lärmschutzes an der Quelle verstärken, insbesondere auf die Auflegung von Incentivierungsmodellen zur Weiterentwicklung der Antriebstechnologien für leiseres Großfluggerät hinwirken sowie sich bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) für eine Überprüfung der aktuellen Lärmgrenzwerte mit der Zielsetzung einer Verschärfung der Grenzwerte einsetzen. Das Land Rheinland-Pfalz wird die Bundesratsinitiative zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm wieder aufrufen.

Schienerlärm reduzieren

Die Koalitionspartner setzen sich auf Bundesebene dafür ein, das Maßnahmenpaket des Beirats Leiseres Mittelrheintal gegen Bahnlärm umzusetzen. Das Bundesgesetz zum Verbot von lauten Güterwagen gilt seit Ende 2020 auf dem deutschen Schienennetz. Auf dieser Grundlage erwarten wir vom Bund, dass Verstöße der gesetzlichen Verpflichtung folgend sanktioniert und alle Möglichkeiten zur Lärminderung (u.a. die Flüsterbremse) ausgeschöpft werden. Als langfristige Maßnahme unterstützen wir die Forderung nach einer alternativen Güterverkehrsstrecke im Mittelrheintal zwischen Troisdorf und Bischofsheim.

Darüber hinaus treten wir gegenüber dem Bund dafür ein, dass das Mittelrheintal im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau zum Pilotgebiet für weitere Maßnahmen des Bundes zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms und zur Entwicklung sowie Umsetzung verbindlicher Grenzwerte für Bestandsstrecken erklärt werden soll. Wir werden uns des Weiteren für ein stärkeres Monitoring seitens der Deutschen Bahn einsetzen, um Schadensfälle durch Erschütterungen frühzeitig zu begegnen. Ebenso werden wir uns für mehr Lärmschutz und ein entsprechendes Erschütterungs-Monitoring für die Moselstrecke einsetzen.