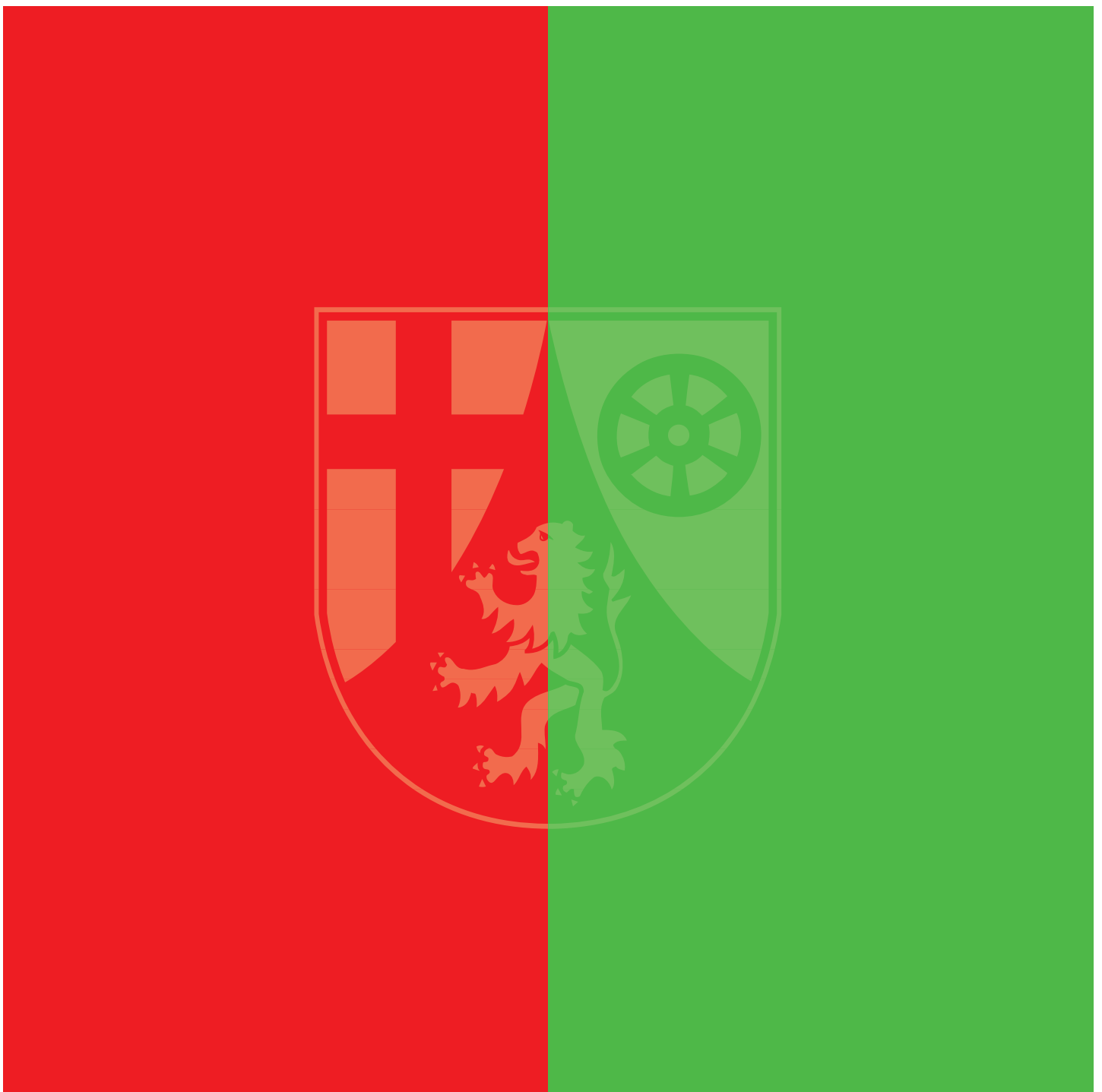




Rheinland-Pfalz 2011-2016

K O A L I T I O N S V E R T R A G

Den sozial-ökologischen Wandel gestalten



9. Zukunftsfähige Infrastruktur

Die Landesregierung wird eine Infrastrukturpolitik verfolgen, die eine nachhaltige Mobilität sichert und den öffentlichen Verkehr stärkt. Wir wollen den aktiven Lärmschutz bei allen Verkehrsträgern ausbauen. Dörfer und kleine Städte wollen wir auch in Zukunft als attraktive Wohn-, Arbeits- und Lebensstandorte erhalten.

Nachhaltige Mobilität

Wir wollen ein Verkehrssystem, das die Mobilität aller Menschen flächendeckend, umweltverträglich, sozialverträglich und barrierefrei gewährleistet. Für uns ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ein wesentlicher Bestandteil eines solchen nachhaltigen Verkehrssystems. Der Erhalt und die Erweiterung des Angebotes, insbesondere im schienegebundenen Regionalverkehr durch den Rheinland-Pfalz-Takt 2015 (RPT 2015), sowie die Stärkung der Wasserstraßen stehen daher im Zentrum unserer Politik. Die Mobilitätsbedürfnisse, insbesondere in den ländlichen Räumen, werden sich in den kommenden Jahren – auch wegen des demographischen Wandels – verändern. Unser Ziel ist es, den ÖPNV sowohl in den Ballungsräumen als auch in der Fläche zu erhalten und den Menschen ergänzend durch alternative Bedienangebote eine bequeme, umweltverträgliche und kostengünstige Fortbewegung zu sichern. Wesentliche Grundvoraussetzung auch für einen leistungsfähigen ÖPNV ist der Erhalt des vorhandenen Straßennetzes. Unser Ziel ist es, die verschiedenen Verkehrssysteme intelligent zu kombinieren und zu verknüpfen.

Stärkung des straßengebundenen Öffentlichen Verkehrs

In Folge der Änderung des europäischen Rechtsrahmens und der anstehenden Änderung des Personenbeförderungsgesetzes werden wir die landesrechtlichen Rahmenbedingungen fortentwickeln. In diesem Zusammenhang wollen wir die kommunalen Aufgabenträger unter anderem durch verbindliche Nahverkehrspläne stärken. Auch die rheinland-pfälzischen Verbundorganisationen werden an die Vorschriften der EU-Verordnung 1370/07 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Strasse angepasst.

Rheinland-Pfalz-Takt 2015 – Erfolgsmodell für Rheinland-Pfalz stärken

Mit dem Zukunftsprojekt Rheinland-Pfalz-Takt 2015 werden wir den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) fortsetzen. Zentraler Ansatzpunkt ist dabei die Vergabe der Betriebsleistungen im Rahmen transparenter, diskriminierungsfrei ausgestalteter wettbewerblicher Verfahren. Ziel ist es, die Angebote der zur Vergabe anstehenden Netze weiter zu verbessern und deren Qualität zu erhöhen.

Wir werden die wettbewerblichen Ausschreibungen im Rheinland-Pfalz-Takt 2015 weiter dazu nutzen, Effizienzgewinne zu erzielen und diese im Sinne einer Verbesserung und Ausweitung der Verkehrsangebote und einer Attraktivitätssteigerung zu nutzen. Dabei steht für uns ein fairer und sozial ausgewogener Wettbewerb unter Berücksichtigung der Tariftreue im Vordergrund. Bei der Vergabe grenzüberschreitender Strecken werden wir auf Tariftreue-regelungen bestehen. Generell werden wir uns in diesem Bereich für eine weitere Harmonisierung mit den Nachbarstaaten einsetzen.

Die Reaktivierung von Schienenstrecken ist ein wichtiger Bestandteil des Zukunftskonzeptes Rheinland-Pfalz-Takt 2015. Bei der Reaktivierung der Hunsrückbahn von Langenlonsheim zum Flughafen Hahn werden wir die Verbesserung der regionalen Erschließungsfunktion prüfen. Die derzeitige Umsetzung wird fortgesetzt. Die Strecke Homburg/Saar - Zweibrücken wollen wir gemeinsam mit dem Saarland ertüchtigen und in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar einbeziehen. Um die Option zur Reaktivierung von Strecken auch in Zukunft zu erhalten, gilt der Grundsatz: „Trassensicherung vor Entwidmung“.

Wir werden mit einer Reihe von Maßnahmen die Serviceorientierung und Attraktivität des ÖPNV weiter erhöhen. Dazu gehören für uns unter anderem weitere Anstrengungen im Bereich der Bahnhofsanierungen, eine weitere Stärkung der Fahrgastrechte, eine möglichst durchgängige Barrierefreiheit und der erhöhte Einsatz von Zugbegleitern. Wir verfolgen das Ziel einer Mobilitätsgarantie. Mit der Fortsetzung der Echtzeitinitiative und zusätzlichen Bemühungen zur Anschlusssicherung entwickeln wir den ÖPNV qualitativ weiter.

Wir setzen uns für ein verlässliches Angebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Rheinland-Pfalz ein. Zudem wollen wir auf Bundesebene mit einer Initiative für ein Fernverkehrs-Sicherstellungs-Gesetz den Bund verpflichten, auf der Grundlage seiner grundgesetzlichen Allgemeinwohlverpflichtung mindestens ein Grundangebot im SPFV zu garantieren. Die Zielsetzung des „Deutschland-Taktes“ soll umgesetzt werden. Auf Bundesebene werden wir weiterhin Initiativen zur Sicherstellung der Qualität der Eisenbahninfrastruktur und des Angebotes im Fernverkehr unterstützen.

Um die Weiterentwicklung und den Ausbau der Angebote im SPNV abzusichern, werden wir beim Bund, auch mit Blick auf die zu erwartenden Kostensteigerungen bei der Infrastruktur und der Energie, auf eine angemessene Mittelausstattung drängen. Hierzu gehören die Rücknahme der Kürzungen der Regionalisierungsmittel sowie deren Dynamisierung über das Jahr 2013 hinaus. Ebenso muss die Neugestaltung der Stations- und Trassenpreise aus Sicht des Landes Rheinland-Pfalz finanzierungsneutral verlaufen.

Eine Privatisierung der Deutsche Bahn AG lehnen wir ebenso entschieden ab wie die so genannte Bahndividende, die das Unternehmen in seiner Zukunftsfähigkeit gefährdet. Diese Mittel müssen vielmehr zielgerichtet für Investitionen der Bahn eingesetzt werden. Wir setzen uns im Dialog mit dem Bund und den Ländern für eine Umsatzsteuerfreiheit der ÖPNV-Leistungen ein.

Mobil im ganzen Land – Nahverkehr in den ländlichen Räumen

In den ländlichen Räumen und Stadtrandgebieten werden wir auch unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung flexible Instrumente, wie beispielsweise Anrufsammeltaxen, Rufbusse, Jugendtaxen oder Bürgerbusse auf- bzw. ausbauen. Durch eine intelligente Vernetzung mit den herkömmlichen ÖPNV-Angeboten werden Doppelstrukturen vermieden.

Ländliche Räume, Dorf- und Stadtentwicklung

Die ländlichen Räume sind bereits heute von einem starken strukturellen Wandel erfasst. Hierzu zählen nicht nur der demografische Wandel, sondern auch sich verändernde Familien- und Versorgungsstrukturen, oft einhergehend mit weniger Arbeitsplätzen am Wohnort. Wir wollen auch in der Zukunft unsere Dörfer und kleinen Städte als attraktive

Wohn-, Arbeits- und Lebensstandorte erhalten. Wir sind den Zielen einer ganzheitlichen und nachhaltigen Förderung des ländlichen Raums verpflichtet.

Wir werden deshalb im Rahmen bestehender Programme eine Landesinitiative „Dorf- und Stadtbau vor den Hintergrund des demographischen Wandels“ mit einer zeitgemäßen und nachhaltigen Weiterentwicklung der bestehenden Instrumente und einer zielgenauen Schwerpunktsetzung starten. Mit der geplanten Neujustierung der Instrumente werden wir die Wiedernutzung von altem Gebäudebestand und von Brachflächen in Dörfern und in Klein- und Mittelstädten auf breiter Front anstoßen und das Flächenrecycling über ein strukturiertes Flächenmonitoring in breitem Umfang vorantreiben. Zentrale Planungsprämisse ist weiterhin eine konsequente Innen- vor Außenentwicklung, damit dauerhaft der Nettoflächenverbrauch auf niedrigstem Niveau von unter einem Hektar gehalten werden kann.

Im Bereich des Denkmalschutzes wirkt die Landesregierung darauf hin, die Belange des Denkmalschutzes mit der Förderung von erneuerbaren Energien (Photovoltaik, Solarthermie) konzeptionell in Einklang zu bringen.

Die bisherigen Aktivitäten im Bereich der Daseinsvorsorge werden verstärkt fortgesetzt. Die Verwendung ökologischer Baustoffe, regionaler Produkte, die Fragen der Ressourcenschonung, der Gedanke des Mehrgenerationenwohnens und der Barrierefreiheit oder etwa einer aufsuchenden Verwaltung sind hierbei zu berücksichtigen. Das bestehende Projekt des Landes „Bürgerbusse RLP“ werden wir durch die Initiative „Mobil im ländlichen Raum“ weiterentwickeln.

Die integrierte ländliche Entwicklung ist ein wichtiger Ansatz, um die Eigenpotentiale der Regionen zu heben und so Wertschöpfung und Lebensqualität dauerhaft zu verbessern. Rheinland-Pfalz setzt den Ansatz des EU-Förderprogramms LEADER heute schon ambitioniert um, dies werden wir weiter ausbauen. Wir werden das gesamte Potential, das die ELER-Verordnung (Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes) bietet, ausschöpfen und uns für eine Entbürokratisierung bei der Umsetzung und Verwaltung von EU-Programmen (zum Beispiel LEADER) einsetzen. Modellvorhaben zum nachhaltigen Einsatz regenerativer Energien in der Landwirtschaft, dem Angebot von touristischen Maßnahmen sowie den Möglichkeiten einer Direktvermarktung sind zu fördern.

Mit Blick auf die städtischen Bereiche wollen wir uns bei der Städtebauförderung gegen die bereits erfolgte, ganz erhebliche Kürzung der Fördermittel durch den Bund wenden. Insbesondere mit Blick auf die Teilprogramme „Soziale Stadt“ und „Aktive Stadt“ werden wir uns mittels Bundesratsinitiativen für eine Wiederaufstockung der Förderprogramme und für ein Programm „Grüne Stadt“ einsetzen.

Kommunen werden im Zusammenspiel von Regionalplanung und Flächennutzungsplan zur Erstellung einer ökologischen und solaren Bauleitplanung angeregt. Entsprechend wird die Landesbauordnung überprüft und angepasst.

Mehr Güter auf Schiene und Schiff verlagern

Zur Schonung der Umwelt und zur Entlastung der Straßen streben wir eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasser an. Mit Blick auf die Schiene steht weiterhin die Frage der Lärmvermeidung – gerade des Schienenlärms im Mittelrheintal und an der Mosel – an vorderster Stelle. Mit dem Bund und unseren Partnerländern werden wir

die Wasserstraßen modernisieren, etwa durch den bedarfsgerechten Ausbau der Moselschleusen. Bei entsprechenden Baumaßnahmen zur Modernisierung der Wasserstraßen werden wir gemeinsam mit dem Bund darauf hinwirken, die Schadstoffbelastungen in den Bundeswasserstraßen zu reduzieren. Die Koalitionspartner betonen die Notwendigkeit, die Einhaltung schiffsbezogener Emissionsgrenzwerte wasserpolizeilich zu überwachen.

Wir setzen uns für die Sicherung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen als Aufgabe der Öffentlichen Hand ein. Daher wenden wir uns entschieden gegen Pläne der schwarz-gelben Bundesregierung, die Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu privatisieren. Für uns ist klar: das Personal einer modernen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung muss schwerpunktmäßig dort vertreten sein, wo die stark frequentierten Wasserstraßen verlaufen. Die Lahn muss als eine Bundeswasserstraße mit dem Schwerpunkt touristische Verkehre erhalten bleiben.

Der „Masterplan Logistik“ des Landes wird im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik fortgeschrieben.

Im vereinigten Europa macht der Verkehr nicht an der Grenze halt. Die Landesregierung wird sich deshalb für weitere Harmonisierungsschritte und Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr mit den Nachbarstaaten Frankreich und Luxemburg einsetzen. Hierzu gehört auch die uneingeschränkte Interoperabilität der Schienenfahrzeuge.

Aktiver und passiver Lärmschutz bei allen Verkehrsträgern

Ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik ist der aktive und passive Lärmschutz bei allen Verkehrsträgern. Lärm macht krank, dies belegt die Lärmwirkungsforschung. Die Verminderung der Lärmbelastung ist eine Frage der Lebensqualität. Die Anstrengungen im Bereich des Lärmschutzes werden wir daher bei allen Verkehrsträgern intensivieren.

So werden die Mittel für den Lärmschutz an Straßen weiter gestärkt. Die strengeren Lärmvorsorgewerte für Bundesstraßen werden für die Landesstraßen übernommen. Lärmreduzierende Beläge und Verfahren werden wir bei Straßensanierungen weiter bevorzugt einsetzen. Wir wollen die Möglichkeiten der Kommunen stärken, innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen. Der Bund soll zudem aufgefordert werden, endlich ein Konzept gegen LKW-Maut-Ausweichstrecken, wie zum Beispiel die B9 in Speyer, gerade im Hinblick auf die Lärmbelastung der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner vorzulegen und umzusetzen.

Die Koalitionspartner fordern den Bund auf, alle notwendigen Schritte für die Umsetzung einer alternativen Güterverkehrsstreckenführung zur Entlastung des Mittelrheintals zu ergreifen. Das gemeinsame 10-Punkte-Programm mit Hessen bleibt dabei Grundlage unserer Politik. Darüber hinaus werden wir weitere innovative Konzepte zur Reduzierung des Bahnlärms prüfen. Im Bereich des Schienenverkehrs fordern wir die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremsen, die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise mit dem Ziel, zu einem generellen Verbot von altem und lautem Zugmaterial bei Güterzügen zu kommen. Wir setzen uns für die Streichung des Schienenbonus in der Nacht und für eine Absenkung der Lärmsanierungsgrenzwerte an Schienenwegen ein.

Die Koalitionspartner sind sich einig, Feldversuche von Gigalinern in Rheinland-Pfalz nicht zuzulassen.

Zudem werden wir auf Bundesebene Initiativen verfolgen, die dem Lärmschutz und den Belangen der Bürgerinnen und Bürger bei der Festlegung von Flugrouten mehr Bedeutung einräumen.

Die Koalitionspartner werden gegenüber allen Verantwortlichen auf Bundesebene, gegenüber dem Land Hessen, der Deutschen Flugsicherung und dem Bundesamt für Flugsicherung dafür eintreten, dass alle technischen Möglichkeiten der Lärmentlastung, insbesondere lärmindernde An- und Abflugverfahren am Flughafen Frankfurt/Main, schnellstmöglich umgesetzt werden.

Die Koalitionspartner werden kommunale Bestrebungen unterstützen, ein Fluglärm-Monitoring bezüglich der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt/Main durchzuführen.

Landesstraßenbau: Erhalt vor Neubau

Die Koalitionspartner haben sich darauf verständigt, die Zielsetzung, verstärkt in den Unterhalt von Landesstraßen und Brücken statt in den Neubau zu investieren, fortzusetzen und zu intensivieren.

Dabei steht für uns im Vordergrund, dass die regionale mittelständische Bauwirtschaft vorrangig profitiert. Die Mittel des Entflechtungsgesetzes wollen wir auch über 2013 hinaus für verkehrliche Zwecke im Bereich des kommunalen Straßenbaus und der Förderung des ÖPNV nutzen. Hierbei wollen wir die Mittel für den ÖPNV verdoppeln.

Die Stellungnahmen zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und des Investitionsrahmenplans des Bundes sowie die Anmeldung von zusätzlichen Projekten für Neubaumaßnahmen beim Bund erfolgen im Einvernehmen der Koalitionspartner.

Alle Straßenbaumaßnahmen, die sich im Bau befinden, werden planmäßig zu Ende geführt.

Die Koalitionspartner verständigen sich darauf, zu gegebener Zeit einen neuen Aufgabenzuschnitt für den Landesbetrieb Mobilität mit Blick auf die gemeinsamen verkehrspolitischen Schwerpunktsetzungen der Koalition zu erörtern.

Wir werden weiterhin die vielfältigen Projekte im Bereich der Verkehrserziehung und Mobilitätsschulung in Schulen und Kindergärten unterstützen und das Forum Verkehrssicherheit fortsetzen. Die Koalitionspartner sind dem Leitgedanken der „Vision Zero“, also einer deutlichen Reduzierung von Verkehrstoten verpflichtet. Konzepte zur Förderung von betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement werden wir weiter begleiten.

Das Land wird modellhafte Shared-Space-Projekte beratend unterstützen. Die Initiative muss dabei von den Kommunen ausgehen.

Fahrradland Rheinland-Pfalz

Das Radwegenetz in Rheinland-Pfalz soll weiter ausgebaut und die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr intensiviert werden. Wir wollen Rheinland-Pfalz fahrrad- und fußgängerfreundlicher machen.

Mit der fortlaufenden Aktualisierung des Radwegeverkehrsplan Rheinland-Pfalz werden wir den Alltagsradverkehr verstärkt berücksichtigen.

Luftverkehr: Zukunft gestalten und Interessenausgleich herstellen

Ziel der Koalitionspartner ist die Entwicklung zu einer wirtschaftlichen Eigenständigkeit der Konversionsprojekte Flughafen Frankfurt/Hahn und Flughafen Zweibrücken. Es wird angestrebt, die Zuschüsse aus dem Landeshaushalt schnellstmöglich zurückzuführen.

Die Koalitionspartner wollen die Belastungen durch Fluglärm für die Menschen im Hunsrück verringern und verabreden daher für den Flughafen Frankfurt/Hahn ein aktuelles Lärmgutachten erstellen zu lassen und über das bisherige Lärmschutzmaßnahmenpaket hinausgehende, weitere Maßnahmen zu ergreifen. Dazu zählen insbesondere die Prüfung der Einführung einer Bonusliste und eine Anpassung der Start- und Landegebühren nach Lärmwerten.

In Bezug auf den Flugplatz Zweibrücken ist unser Ziel die enge Kooperation mit dem Saarland und dem Flughafen Saarbrücken.

Der Verkehrslandesplatz Speyer wird nicht zu einem Regionalflughafen ausgebaut. Das Land unterstützt keine Bestrebungen in diese Richtung.

Die Koalitionspartner halten die geplante Entwicklung des Flughafens Bitburg für wirtschafts- und verkehrspolitisch nicht vertretbar und werden entsprechende Planungen nicht unterstützen.

Bezüglich des Ausbaus des Flughafen Frankfurt/Main werden die Koalitionspartner alle rechtlichen und politischen Einflussmöglichkeiten nutzen, um sowohl die Vorgabe eines strikten Nachtflugverbots als auch die Umsetzung der weiteren Ergebnisse des Mediationsverfahrens im Interesse der betroffenen Menschen durchzusetzen. Dazu gehört für uns insbesondere die Veränderung der aktuell von der Deutschen Flugsicherung (DFS) vorgeschlagenen neuen Flugrouten. Bislang stellt sich die geplante Verteilung der Belastungen durch die neuen Abflugrouten als völlig ungleich gewichtet dar. Dazu wurden Alternativen vorgelegt, die umgesetzt werden müssen. Weiterhin prüfen wir eine Klage des Landes gegen die geltenden Flugrouten ebenso wie die Unterstützung klagender Kommunen.

Eine Vernetzung der Flughafenstandorte Frankfurt/Main und Frankfurt/Hahn ist angestrebt.

Die Vermeidung von Fluglärm ist ein zentrales Ziel der Koalition. Auf Bundesebene werden wir daher alle Versuche der Bundesregierung ablehnen, das Luftverkehrsgesetz zu Lasten des Lärmschutzes zu verändern. Wir wollen durch entsprechende gesetzgeberische Initiativen die DFS verpflichten, dem Lärmschutz Priorität vor wirtschaftlichen und betrieblichen Belangen einzuräumen. Wir setzen uns für klare rechtliche Vorgaben ein, damit zukünftig den betroffenen Menschen ein stärkeres Mitwirkungsrecht bei der Festlegung von Flugrouten eingeräumt wird und deren Interessen stärker berücksichtigt werden.

Elektromobilität

Für uns bietet die Zukunftstechnologie Elektromobilität eine Reihe von Vorteilen wie zum Beispiel die lokale Emissionsfreiheit, der leise Antrieb, die Nutzung Erneuerbarer Energien, so dass wir diese Technologie für Rheinland-Pfalz in noch größerem Umfang nutzbar machen wollen. In Rheinland-Pfalz stellt sich dabei gerade die Frage, wie Elektromobilität das Mobilitätsverhalten in den ländlichen Räumen prägen kann. Unter anderem diese Fragestellung werden wir mit den Partnern des bestehenden „Kompetenznetzwerks Elektromobilität“ erörtern und gegenüber dem Bund entsprechende Initiativen einfordern.

Einzelne Verkehrsinfrastrukturprojekte

B 50neu - Hochmoselübergang: Der Bau des Hochmoselübergangs wird abgeschlossen. Das Land wird nicht mehr als die zugesagten Mittel für das Projekt bereitstellen.

Mittelrheinquerung: Die Pläne zum Bau einer Mittelrheinbrücke werden von der Landesregierung nicht weiter verfolgt. Es wird ein ausgeweiteter Fährbetrieb bis 2016 erprobt.

Zweite Rheinbrücke Wörth: Wir halten eine leistungsfähige Rheinquerung zwischen Wörth und Karlsruhe für notwendig. Die weiteren notwendigen Schritte werden wir eng mit Baden-Württemberg abstimmen.

B 10: Die Koalitionspartner sehen den guten Anschluss der Westpfalz und der Südwestpfalz an das Straßen- und Schienennetz als wichtigen Faktor für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung der Region. Gleichzeitig muss der europäische Transitgüterverkehr weiträumig umgeleitet werden. Das Mediationsverfahren zum Ausbau der B 10 aus dem Jahr 2004 wird wieder aufgenommen. Ziel ist die Klärung, ob unter Berücksichtigung neuester Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich moderner Verkehrsleitsysteme zwischen Hauenstein und Landau ein verkehrssicherer dreistreifiger Ausbau oder ein vierstreifiger Ausbau bei deutlicher Verringerung des Straßenquerschnitts (von RQ 26 auf RQ 20) und damit des Flächenverbrauchs erfolgen soll. Bis zum Abschluss des Verfahrens werden die Planfeststellungsverfahren nicht weiter betrieben und keine neuen eingeleitet.

Lückenschluss A 1: Der Lückenschluss der A 1 zwischen Kelberg und Lommersdorf in Nordrhein-Westfalen ist im Bundesverkehrswegeplan als neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag festgelegt. Die naturschutzfachlichen Planungen sind daher mit besonderer Untersuchungstiefe parallel mit einer Nullvariantenuntersuchung durchzuführen. Sie werden unter Einbeziehung von Naturschutzbehörden auf Bundesebene einer Überprüfung vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens unterzogen.

Ausbau der A 643: Bei dem Ausbau der A 643 zwischen der Anschlussstelle Mombach und dem Autobahndreieck Mainz verabreden die Koalitionspartner die Untersuchung einer Ausbauvariante auf vier Spuren und zwei Standspuren, die bei Bedarf zu Fahrspuren werden können. Zielsetzung der Partner ist es, dieses Modell umzusetzen.

Verkehrssituation im Raum Trier: Die in der Region geplanten Infrastrukturvorhaben werden unter Einbeziehung der Potentiale eines Ausbaus des ÖPNV/SPNV zur Entlastung der Straßeninfrastruktur bewertet. Auf dieser Grundlage wird gemeinsam mit der Stadt Trier und der Region Trier/Luxemburg ein nachhaltiges Verkehrskonzept im Sinne einer alle Verkehrsträger übergreifenden Gesamtkonzeption zur Verbesserung der Verkehrssituation entwickelt. Ziel ist, auf den Bau des Moselaufstiegs und der Meulenwaldautobahn zu verzichten.

B 8 / B 414: Die Koalitionspartner verabreden den zügigen und bedarfsgerechten Ausbau dieser beiden Bundesstraßen.

B 9 - Bienwaldautobahn: Die beim Bund zur Linienbestimmung eingereichte Hagenbachvariante wird nicht weiter verfolgt. An der bestehenden B 9 zwischen Scheibenhard und der A 65 erfolgen lediglich Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Rheinquerung bei Altrip: Wir lehnen den Bau einer Rheinquerung bei Altrip ab.

B 272: Wir lehnen den dreispurigen Ausbau der B 272 zwischen Landau und Speyer ab.

Nürburgring

Der Nürburgring hat eine wichtige strukturpolitische Bedeutung für die Region. Er bietet vielen Menschen einen zukunftsfähigen Arbeitsplatz.

Durch die Trennung von Besitz (Staat) und Betrieb (Privat) am Nürburgring wurde mit einer langfristigen Finanzierung durch die Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz eine Neuordnung vorgenommen. Durch die Verschmelzung mehrerer Gesellschaften wurden wichtige Schritte auf dem Weg hin zu mehr Transparenz geschaffen.

Mit dem neuen Geschäftsmodell der Verpachtung von Rennstrecke, Gastronomie- und Freizeitparkanlagen an einen Betreiber wurde und wird angestrebt, die 330 Mio. Euro Investition durch die erwarteten Pachteinnahmen zu refinanzieren.

Teile des Vertragswerks sind derzeit Gegenstand einer Klage und von Beschwerden bei der EU. Deren Ausgang bleibt ebenso wie die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen gegen Einzelpersonen abzuwarten. Sollte sich die Notwendigkeit einer Neuregelung ergeben, werden die rot-grünen Koalitionspartner den Betrieb neu ausschreiben.

Unabhängig davon beauftragen wir eine weitere, umfassende gutachterliche Stellungnahme, schwerpunktmäßig zu den bestehenden und zukünftigen Risiken sowie den finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Nürburgrings für das Land und die Region.

Wir wollen darüber hinaus einen Dialogprozess zwischen den Unternehmen und den Menschen in der Region initiieren. Hier sehen die Koalitionspartner noch Verbesserungspotentiale.

Impressum



SPD
Landesverband Rheinland-Pfalz
Klarastraße 15 a
55116 Mainz

Tel. 06131/27061-10
E-Mail: lv.rheinland-pfalz@spd.de



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Landesverband Rheinland-Pfalz
Walpodenstraße 5
55116 Mainz

Tel. 06131/231846
E-Mail: lgs@gruene-rlp.de