

Grundsätze eines Mobilitätskonzeptes

Das Netzwerk Umwelt und Klima Rhein-Main fordert zur Entlastung von Menschen und Umwelt im Rhein-Main-Gebiet von den politischen Entscheidungsträgern auf kommunaler und Landesebene die Entwicklung einer zukunftsfähigen Verkehrsorganisation. Diese muss sich auf die Organisation der persönlichen Mobilität und des Gütertransports in gleicher Weise erstrecken.

Wir fordern eine ganzheitliche Verkehrsstruktur, die allen Menschen die notwendige Mobilität bietet, die zu einer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben erforderlich ist. Vor allem müssen dazu die bestehenden Abhängigkeiten vom motorisierten Individualverkehr beseitigt werden.

Unsere Zielsetzung ist damit eine soziale und ökologische Mobilität.

Folgende Grundsätze sehen wir dazu als Voraussetzung an:

1. Verkehrsvermeidung

Absolute Priorität haben alle Maßnahmen zur Vermeidung von unnötigen Verkehrsströmen. Dieses gilt für den motorisierten Individualverkehr und in noch stärkerem Maße für den Güterverkehr. Durch eine gezielte Strukturpolitik lassen sich beide Verkehrsarten drastisch reduzieren, was einhergeht mit weniger Belastungen für die Menschen im Rhein-Main-Gebiet bei gleichzeitigem Gewinn an Lebensqualität.

Wir fordern deshalb:

- regionale Erzeugung, Vermarktung und Verteilung
- Förderung von Einkaufsmöglichkeiten im Nahbereich derart, dass diese ohne Pkw erreichbar sind
- Strukturpolitik zur Reduzierung der Pendlerströme im Rhein-Main-Gebiet, d.h. keine Standortkonkurrenz von Kommunen
- Aufbau einer gemischten Wohn- und Arbeitswelt
- Förderung von Freizeitzielen, die im nichtmotorisierten Verkehr oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können

2. Verlagerung des vorhandenen Verkehrs

A. Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs

Trotz des in den letzten Jahrzehnten rasant zugenommenen motorisierten Individualverkehrs werden auch heute noch gut ein Fünftel aller Wege zu Fuß zurückgelegt, zusammen mit den Wegstrecken per Fahrrad sind es knapp ein Drittel. Deshalb müssen Städte bzw. im ersten Schritt Stadtteile im Rhein-Main-Gebiet umfassend Fußgänger- und Fahrradverkehrs-freundlich umgestaltet werden. Das bisher dem Auto vorbehalten Straßennetz muss damit zum öffentlichen Raum für alle Verkehrsteilnehmer werden.

Wir fordern deshalb:

- Fahrradstreifen für alle Straßen, d.h. nicht auf getrennten Wegen, sondern in die Straßen integriert
- Pkw-Geschwindigkeiten innerstädtisch drastisch zu verlangsamen
- Realisierung von bewährten Modellen der Verkehrsberuhigung wie z.B. Begegnungszonen (Mischflächen, von Fußverkehr bevorzugt nutzbar) und „Shared Space“ (Fahrbahn mit Mischflächen-Aussehen, am Rand begehbar, ohne Verkehrszeichen)

B. Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs

Das Rhein-Main-Gebiet hat ein prinzipiell gut ausgebautes ÖPNV-Netz. Der RMV zählt jedoch mit seinen Tarifen bundesweit zu den Spitzenreitern. Kritikwürdig ist auch die unübersichtliche Tarifstruktur.

Wir fordern deshalb:

- verbesserte Fahrpläne und eine Tarifgestaltung, mit der die Anzahl der Nutzer wesentlich erhöht wird, insbesondere in Bezug auf Stammkunden
- Vorrang für den oberirdischen Schienenverkehr, insbesondere von Straßenbahnen bei einem weiteren Ausbau des RMV-Netzes

C. Reduktion und Verlagerung von Flugverkehr

Der Frankfurter Flughafen ist eine Haupt-Belastungsquelle für Gesundheit, Umwelt und Klima im Rhein-Main-Gebiet. Der Flugverkehr kann allein durch die Beendigung der direkten und indirekten Subventionierung drastisch reduziert werden.

Wir fordern deshalb:

- Stopp aller weiteren Ausbauten und Ausbaupläne des Frankfurter Flughafens
- Nutzung der deutschlandweit zentralen Lage des Frankfurter Hauptbahnhofes für mehr Fernverbindungen als direkte Flugalternative
- eine neue Strukturpolitik, die den weiteren Ausbau des Rhein-Main-Gebietes als Logistik-Drehkreuz verhindert

D. Vermeidung und Verlagerung von Güterverkehr

Das derzeit noch überproportionale Wachstum des Güterfernverkehrs konzentriert sich im Wesentlichen auf Lkw-Transporte und Luftfracht, da diese Verkehrsträger direkt oder indirekt durch öffentliche Bereitstellung von deren Infrastruktur subventioniert werden. Dem erhöhten Transportaufkommen steht allerdings kein Wohlstandsgewinn gegenüber, sondern gerade im Rhein-Main-Gebiet eine hohe Lärm- und Feinstaubbelastung sowie Flächenversiegelung durch Logistikzentren.

Wir fordern deshalb:

- eine massive Reduzierung des Lkw-Verkehrs und den weitgehenden Verzicht auf Luftfracht, durch Verlagerung auf die Schiene und Binnenschifffahrt
- Stärkung des kleinräumigen Wirtschaftens und Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe, d.h. eine Verhinderung des Ausblutens regionaler Strukturen durch billige Transporte

3. Verkehrswende als Teil der Energie- und Klimawende

Hintergrund für das noch bestehende Modell der Energiewirtschaft und die Basis des derzeitigen Mobilitäts- und Transportmodells bildet die Macht der Ölkonzerne und der großen Energieunternehmen. Das Transportwesen trägt direkt und indirekt bis zu 30% am CO₂-Ausstoß bei. Die Grundgedanken von Klimaschutz und Energiewende sind: Einsparen von Energie sowie der Einsatz von Solar- und Windenergie. Verkehrsvermeidung und die ökologische Verlagerung des verbleibenden Verkehrs entsprechen diesen Zielsetzungen. Die mit Bundesmitteln geförderte Modellregion Elektromobilität Rhein-Main darf nicht dazu beitragen, dass der CO₂-Ausstoß von Verbrennungsmotoren auf eine Stromerzeugung aus Kohle- und Atomkraftwerken verlagert wird.

Wir fordern deshalb:

- anstelle eines Flughafenausbaus zur „Airport City“ ein „solarCity“-Projekt, das auch mit autofreien Stadtteilen eine Vorbildfunktion erhält
- anstelle eines „House of Logistics and Mobility“ des Landes Hessen eine Fördereinrichtung für CO₂-Reduzierung im Transportwesen, das auch Modelle zur Verkehrsvermeidung unterstützt
- einen Ausbau des stromgebundenen ÖPNV-Netzes als zentralen Bestandteil von Elektromobilität
- eine Förderung von Elektrofahrzeugen in Leichtbauweise sowie deren Vernetzung mit dem ÖPNV, unter spezieller Berücksichtigung von Taxifahrzeugen und Carsharing