

Ina Sinterhauf

Direktkandidatin für die bayerische Landtagswahl 2018



Rosenauer Straße 107 / 96450 Coburg

sinterhauf@gruene-coburg.de / tel. 0173-3433237

Ihr Schreiben mit Fragen zur Landtagswahl

Sehr geehrter Herr Weibelzahl,

ich freue mich über Ihr Interesse an den Positionen von Bündnis 90/Die Grünen zu Themen der Mobilität und des Umweltschutzes im Zusammenhang mit Mobilität im Vorfeld der Landtagswahl. Gern beantworte ich Ihnen im Folgenden Ihre Fragen dazu:

1. Das übergeordnete Ziel ist die Reduzierung der CO2-Emissionen um 40 % im Mobilitätsbereich bis 2020. Da dieses Ziel nun nicht mehr zu erreichen ist, soll die Landesregierung bis Ende 2019 ein Programm vorlegen, wie die Reduktion um 40 % möglichst schnell nachgeholt werden kann. Diesem Programm haben sich alle Maßnahmen im Mobilitätsbereich unterzuordnen.

Diese Forderung unterstütze ich, allerdings müssen CO2-Einsparungen auch in anderen Bereichen vorangetrieben und verbindlich festgeschrieben werden. Sollte in anderen Bereichen mit gleichen Investitionen eine größere Einsparung als im Mobilitätsbereich möglich sein, wären diese bevorzugt vorzunehmen.

2. Das neue Verkehrsministerium sollte sich als Mobilitätsministerium verstehen. Der Straßenausbau hat hinter der Gestaltung der Verkehrswende unter Beachtung der Klimaziele zurückzustehen. Straßenbaubehörden sind zu Mobilitätsbehörden weiterzuentwickeln, die Verkehrsmittelübergreifend planen und weiter entwickeln.

Diese Forderung unterstütze ich, sehe jedoch die Festlegung, die Straßenbaubehörden als zuständige Stelle für die Verkehrsplanung als vorzeitig an. Eine andere Ausgestaltung der Zuständigkeiten anhand der Mobilitätsziele sollte möglich sein.

3. Die Verkehrswende hat bedeutende Auswirkungen auf die bayerischen Pkw-Hersteller. Zur sozial verträglichen Umsetzung der Wende sollte der bayerische Staat klare Rahmenbedingungen setzen, die die derzeit produktlastig ausgerichteten Firmen dazu anhalten, sich zu Mobilitätsdienstleistern zu reorganisieren.

Diese Forderung unterstütze ich.

4. Im Schienenverkehr ist das politische Ziel „Deutschlandtakt“ auf Grundlage der Festlegungen des Koalitionsvertrages der Bundesregierung auf Bayern zu übertragen. Dazu müssen die nötigen Mittel zur Bestellung der Zugleistungen bereitgestellt werden. In den Großstädten Augsburg, Regensburg und Würzburg sind die Regionalverbindungen zu S-Bahn-Netzen zu entwickeln. Der Regionalexpressverkehr sollte ausgeweitet werden. Bahnstrecken im ländlichen Raum sind zu reaktivieren, wenn unter Beachtung des Netzeffektes 1000 Reisenden-Kilometer je Kilometer der zu reaktivierenden Bahnstrecke realisiert werden können.

Diese Forderung unterstütze ich.

5. Der Freistaat organisiert den öffentlichen Nahverkehr so, dass die Vorgaben der Leitlinien zur Nahverkehrsplanung aus dem Jahr 1998 von den Aufgabenträgern umgesetzt werden. Förderinstrumente sind so auszugestalten, dass eine Zahlung nur dann erfolgt, wenn benachbarte Aufgabenträger zusammenarbeiten und mit dem Angebot die Vorgaben der Leitlinie erfüllen. Die bayerische Eisenbahngesellschaft ist personell so auszustatten, dass sie Abstimmung benachbarter Aufgabenträger übernehmen kann. Weiterhin sollte sie in eigener Regie Regionalbuslinien zwischen benachbarten Oberzentren ohne direkte Schienenanbindung einrichten und finanzieren.

Diese Forderung unterstütze ich.

6. Das Land soll Radschnellwege und ein überörtliches Verkehrsnetz für den Alltagsradverkehr planen, finanzieren und unterhalten. Bis zum Ende der Legislaturperiode soll der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen verdoppelt werden. Die AGFK wird personell aufgewertet und übernimmt eine Aufsichtsfunktion zur Umsetzung der Radverkehrsförderung.

Diese Forderung unterstütze ich, die AGFK kann aus meiner Sicht diese Aufgabe jedoch auch bei personeller Aufwertung nicht übernehmen. Hier bleibt zu prüfen, wo diese angesiedelt werden sollte.

7. Fußgänger sind bei allen Planungen primär zu berücksichtigen. Insbesondere die Umsetzung der geltenden Baurichtlinien für den Fußverkehr gehört durchgesetzt und überwacht unter anderem, indem die Auszahlung von Fördergeldern daran gebunden wird. In einem bayernweiten Pilotprojekt „fußgängerfreundliche Städte“ sollen die Planung und der Umbau von 50 Klein- und Mittelstädten zu mehr Fußgängerfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität auch außerhalb von Fußgängerzonen gefördert werden.

Fußgänger sind bei allen Planungen gleichberechtigt zu berücksichtigen. Ansonsten unterstütze ich diese Forderung.

8. Die Verringerung der Emissionen des Verkehrs (Luftschadstoffe und Lärm) bekommt Vorrang vor dem bisherigen Primat des schnell fließenden Verkehrs, so wie dies in anderen Bundesländern bereits stattfindet. Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Verkehrsteilnehmer vor den Emissionen des Verkehrs und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind zu ermöglichen. Kommunen erhalten Beratung bei der Umsetzung von emissionsmindernden Maßnahmen.

Diese Forderung unterstütze ich.

9. Der Straßenverkehr soll nach dem Ziel „keine Verkehrstoten“ (Vision Zero) organisiert werden. Alle baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen haben sich daran zu messen. Es ist ein Programm zu entwickeln, wie die Verkehrssicherheit von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern innerhalb der nächsten fünf Jahre merklich verbessert werden kann.

Diese Forderung unterstütze ich.

10. Um die Klimaziele zu erreichen, dürfen Flughäfen nicht weiter ausgebaut werden. Das gilt insbesondere für den Flughafen München, dessen Zahl von Flugbewegungen bisher jede Prognose unterboten hat. Regionalflughäfen sollen nicht mehr subventioniert und bei fehlender Rentabilität stillgelegt werden.

Diese Forderung unterstütze ich.

11. Der Raum Coburg ist ländlich geprägt, so dass die Nutzung des Pkw beim Mobilitätsmix überwiegt. Die Klimaziele der EU sehen eine Reduzierung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 45 % gegenüber dem Jahr 1990 (neueste Forderung der EU) vor. Im Vergleich zu den anderen Emmissionsträgern wie Haushalten oder Industrie sind im Mobilitätsbereich die Emmissionen aber seit 1990 gestiegen. Dies gilt auch für den Raum Coburg. Wie möchten Sie für den Raum Coburg bis zum Jahr 2030 die notwendigen Minderungen erreichen?

Als erste Maßnahme muss geltendes Recht durchgesetzt werden: Es gibt als EU-Recht festgeschriebene Emissionsgrenzen für Fahrzeugflotten, deren Einhaltung aber ungenügend überprüft bzw. deren Nicht-Einhaltung nicht konsequent sanktioniert wird.

Um weitere Minderungen zu erreichen, halte ich folgende erste Maßnahmen für sinnvoll:

1. Stärkung des ÖPNV: jedes Dorf anbinden, Taktung erhöhen, weiterer Ausbau der Anruf-Sammel-Taxi-Angebote
2. Mitfahrgemeinschaften fördern: ausgehend von Best-Practice-Beispielen Kontaktplattformen einrichten, Anreize schaffen
3. Radverkehrsinfrastruktur schaffen und weiter ausbauen, auch in der Landkreisfläche

12. In den Städten gibt es mittlerweile bis zu 25 % Menschen, welche ohne eigenen Pkw mobil sind. Auch in Coburg gibt es einen relevanten Anteil autoloser Haushalte. Sehen Sie es als realistisch an, dass es auch im Landkreis Coburg mehr autolose Haushalte gibt? Wenn ja, welche Maßnahmen sind notwendig, um es Menschen im ländlichen Raum zu ermöglichen, auf das eigene Fahrzeug zu verzichten.

Eine Steigerung des Anteils von Menschen, die zugunsten anderer Verkehrsmittel auf das Auto verzichten, kann mit geeigneten Maßnahmen gesteigert werden. Dazu zählen neben den oben genannten (s. Punkt 11):

4. Förderung von Car-Sharing im ländlichen Raum
5. Dorfgemeinschaften stärken und Mitfahrbänke einrichten

13. Erfreulicher Weise haben die Stadt Coburg und der Landkreis Coburg beschlossen, dass das Land Bayern ein Raumordnungsverfahren für den Bahnlückenschluss nach Südthüringen zusammen mit dem Land Thüringen vergibt. Halten Sie es für möglich, dass es bis zum Ende der nächsten Legislaturperiode klar ist, wie der Bahnlückenschluss zu bauen ist? Welche Hindernisse gibt es hierfür, welche Chancen sehen Sie für die Region? Wie lösen Sie den Zielkonflikt zwischen der volkswirtschaftlichen Notwendigkeit einer die Regionen verbindenden Bahnstrecke und der Interessen der Anlieger an der zu bauenden Bahnstrecke?

Ein Raumordnungsverfahren mit anschließendem Planfeststellungsverfahren wird auch bei zügigem Vorgehen tendenziell die Dauer der nächsten Legislaturperiode benötigen, kann in dieser Zeit aber durchgeführt werden.

Hindernisse für den Bahnlückenschluss bestehen vor allem darin, dass aktuell durch Baurecht Fakten geschaffen werden, welche die wirtschaftlichste Variante der Trassenführung verhindern würden.

Die Chancen für die Region hat z.B. das Gutachten der IHK zu Coburg und der IHK Südthüringen dargelegt. Der Bahnlückenschluss ist wirtschaftlich machbar und bringt Vorteile für die wirtschaftliche Entwicklung der Region (z.B. durch kürzere Transportwege zu den Nordseehäfen). Um diese Vorteile zu nutzen, ist daher eine Trassenführung zu wählen, welche für den Güterverkehr tauglich ist (was für die Trassenführung über Bad Rodach nicht gilt) und so viel Güterverkehr ermöglicht, wie für die Region notwendig.

Im Zuge des Bahnlückenschlusses ist im Interesse der Anlieger*innen ein konsequenter Lärmschutz umzusetzen. Darüber hinaus sollte deutlich aufgezeigt werden, welche lokalen Vorteile die Anbindung bringt.

14. Stimmen Sie zu, dass nach Fertigstellung der Ortsumfahrung von Beiersdorf der Straßenneubau im Landkreis Coburg beendet ist? Wenn nein, welche Straßenbauten wären für Sie noch notwendig?

Der Erhalt und die Sanierung vorhandener Straßen ist wichtiger und nachhaltiger als Straßenneubauten. Dies sollte künftig Vorrang haben vor Neubauplanungen. Bis wenigstens 2030 sehe ich keinen Bedarf für zusätzliche Straßenbauten.

15. Wie stellt sich die Anbindung der Region am Werksflugverkehr in fünf Jahren dar?

Ich unterstütze den von der Bayerischen Staatsregierung durchgesetzten Kompromiss mit Ertüchtigung der Brandensteinebene, welche den Erfordernissen des Werksflugverkehrs genügt. Sollte der Bedarf steigen, stehen in der näheren Region mit Bamberg und Hassfurt Verkehrslandeplätze zur Verfügung.

16. Es gibt bisher im Gebiet des Landkreises Coburg und der Stadt Coburg keinen Verkehrsverbund. Denkbar ist ein Beitritt der Region zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg oder ein - vergleichbar zu anderen Kooperationen wie Regiomed oder dem Tourismusverband Coburg-Rennsteig - Verkehrsverbund zwischen Oberfranken und Südthüringen. Welche der beiden Varianten würden Sie weiter verfolgen? Wenn Sie sich für eine Variante entschieden haben, wie sehen Sie die Möglichkeit einer ÖPNV-Zusammenarbeit mit den Landkreisen, bei welchen Sie derzeit keine Notwendigkeit einer tariflichen Zusammenarbeit sehen?

Momentan würde ein Beitritt zum VGN dazu führen, dass kurze Strecken teurer und lange Strecken günstiger würden. Bisherige ÖPNV-Nutzer*innen dürften daher zum Teil auf das Auto ausweichen. Im Zusammenhang mit der angedachten stärkeren Anbindung Coburgs an Südthüringen könnte ein Verkehrsverbund mit Südthüringen eine Option sein.

Grünes Ziel ist darüber hinausgehend die Variante „Ein Ticket für alle Strecken“, im ersten Schritt bayernweit, im nächsten Schritt aber auch die Landesgrenzen überschreitend.

Ich hoffe, Ihre Fragen damit ausführlich genug beantwortet zu haben und freue mich auf einen weiteren Austausch. Mit einer Veröffentlichung dieser Positionen bin ich einverstanden.

Mit freundlichen Grüßen

Ina Sinterhauf
Direktkandidatin für die Landtagswahl 2018