

Kapitel

Initiator*innen: DIE LINKE RLP - Landesvorstand (beschlossen am: 23.06.2020)

Titel: Infrastruktur und Umwelt

Text

700 Öffentlichen Personennahverkehr ausbauen

701 Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für das wirtschaftliche und
702 öffentliche Leben. Wer auf fossile Brennstoffe als Energieträger setzt, erhebt
703 Mobilität zum Privileg für Besserverdienende. Denn gerade untere und mittlere
704 Einkommensschichten sind auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Für DIE
705 LINKE ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) der Verkehrsträger Nummer
706 1 der Zukunft, weil er Mobilität für alle sicherstellt und dies mit
707 ökologischer Nachhaltigkeit verbindet.

708 Die Landesregierungen der letzten Jahrzehnte haben es verpasst, den ÖPNV in
709 Rheinland-Pfalz entsprechend auszubauen. Schienennetze wurden stillgelegt,
710 Buslinien privatisiert und den Profitinteressen der Unternehmer unterworfen.
711 Dies rächt sich nun massiv: Verschärft durch die Corona-Krise beklagen
712 Busunternehmen landesweit extreme Einnahmeverluste durch ausbleibende
713 Ticketverkäufe. Damit überhaupt ein rudimentärer öffentlicher Nahverkehr
714 bestehen bleibt, müssen die Kommunen einspringen. Die rot-gelb-grüne
715 Landesregierung hat mit dem neuen Nahverkehrsgesetz zwar einen im Prinzip
716 richtigen Schritt getan und den ÖPNV zur gesetzlichen Aufgabe der Kommunen
717 erklärt. Aber einmal mehr haben Ministerpräsidentin Malu Dreyer und ihr
718 Kabinett „vergessen“, das dafür notwendige Geld bereitzustellen und wollen
719 einen ÖPNV nach kommunaler Kassenlage.

720 DIE LINKE setzt sich dem gegenüber für einen Ausbau des öffentlichen Nah-,
721 Regional- und Fernverkehrs in Rheinland-Pfalz ein. Neue Strecken müssen gebaut,

722 alte modernisiert und Fahrzeuge auf den neuesten Stand der Technik gebracht
723 werden. Dies soll im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms erfolgen.

724 Umweltverträglich geht nur sozial:

725 Vorfahrt für den Öffentlichen Nah-, Fern- und den schienengebundenen
726 Güterverkehr

727 Der Status quo – marodes Verkehrsnetz in Rheinland-Pfalz

728 Die herrschenden Verkehrsverhältnisse sind ungerecht. Die Belastung durch Autos
729 und LKWs trifft vor allem diejenigen, die es sich nicht leisten können, von der
730 Hauptverkehrsstraße wegzuziehen. Die Arbeitsbedingungen von Beschäftigten in
731 der Logistikbranche sind oft miserabel. Automobilkonzerne profitieren vom
732 Abgasbetrug - der Schaden wird auf die Bevölkerung und auf die Beschäftigten
733 abgewälzt. Für Öl und andere Rohstoffe werden weltweit Kriege geführt,
734 einheimische Bevölkerungsgruppen vertrieben und ausgebeutet.

735 Bus und Bahn – seit langem vernachlässigt

736 Verkehr dient dem Transport von Gütern und Menschen: Die Hauptverkehre sind
737 auch in Rheinland-Pfalz der motorisierte Individualverkehr, der Güterverkehr zu
738 Lande, zu Wasser und in der Luft und der öffentliche Personennah- und
739 fernverkehr. Was für die einen Alltag ist, wird für die anderen spätestens
740 seit dem Erstarken der ökologischen Frage wieder aktuell. . Bus und Bahn werden
741 immer beliebter bei Jung und Alt. Die jüngere Generation nutzt Bus und Bahn
742 besonders zahlreich, auch auf Langstrecken und im Ausland.

743 Dieser Zuspruch ist kein Zufall: Er ist viel mehr die Folge der Verbesserung des
744 ÖPNV durch den 1994 eingeführten Rheinland-Pfalz-Takt und kann als Indiz für
745 das Potential des hiesigen Bus- und Bahnverkehrs gesehen werden. In Kooperation
746 mit den Partnern der Verkehrsbünde Karlsruhe (KVV), Region Trier (VRT), Rhein-
747 Mosel (VRM), Rhein-Nahe (RNN) und Rhein-Neckar (VRN) sollten Nahverkehrszüge
748 mit möglichst wenig Umstiegs- und Wartezeit getaktet und eine Verschränkung
749 der Verkehrsmittel vorgenommen werden. Wegen ihrer Bedeutung wurden auch die
750 großen Landesbuslinien (RegioLinien) berücksichtigt. Deshalb wurden Prognosen
751 des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) von 1994-2003 um 82% übertroffen. Wer
752 Angebote schafft, findet Nutzer*innen.

753 Auch mehr Komfort sollte wachsende Fahrgastzahlen garantieren: Klimatisierung
754 und Neigetchnik brachten den neuen RegioExpresszügen einen nennenswerten
755 Vorteil sowie eine Einnahmensteigerung um rund 20%. Die Fahrgastzuwächse

756 bezogen sich jedoch überwiegend auf den Freizeitverkehr und auf Personen ohne
757 Führerschein; die gewünschte Steigerung bei Berufspendler*innen blieb aus. Und
758 schließlich sollte das Bahnhofsmanagement der DB AG zeitgemäß modernisiert
759 werden. Doch statt zukunftsorientierter Planung, kam es insgesamt nur an 60
760 Bahnhöfen und Haltepunkten zu Ausbesserungen und Renovierungen, die mehr der
761 Instandhaltung als der Modernisierung und Gestaltung dienten. Die Kosten gingen
762 größtenteils auf Kosten der Steuerzahler*innen und der Fahrgäste, deshalb
763 zahlten Bahnkund*innen doppelt. Die Profite strichen weiterhin die
764 Teilhaber*innen ein.

765 Einige Strecken, wie z.B. die einst stillgelegte Strecke zwischen Grünstadt und
766 Eisenberg, weisen nach der Reaktivierung eine Steigerung der Anzahl der
767 Beförderten im Vergleich zur vorher verkehrenden Buslinie um 82% auf. Weitere
768 Reaktivierungen wurden geplant, doch scheiterten meist schon in der
769 Erkundungsstufe. Von ursprünglich sieben geplanten Strecken wurde lediglich
770 eine bis zum Fahrplanwechsel 2015 reaktiviert. Realisiert wurden hingegen die
771 Pläne für diverse weitere Haltepunkte entlang bereits bestehender Strecken.

772 Laut einer Studie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) könnten 212
773 KM Bahnstrecke in Rheinland-Pfalz reaktiviert werden. Darunter die "Weststrecke"
774 bei Trier sowie die Strecke „Worms-Monsheim-Langmeil-Kaiserlautern“, die
775 aufkommensstarke Räume miteinander verbinden könnten. Doch noch bleibt es bei
776 der Planung.

777 Die jahrelange Misswirtschaft im rheinland-pfälzischen Streckennetz, die nach
778 der Privatisierung in den frühen 90er Jahren begann, zeigt heute deutlicher
779 denn je ihre Spuren. Defekte an Weichen sowie fehlende Investitionen in Schienen
780 und Transportnetze sind nur einige der Folgen. Heruntergekommene und
781 stillgelegte Strecken, Geisterbahnhöfe und verwilderte Anlagen zeigen das
782 Ausmaß einer verfehlten, profitorientierten Mentalität gegenüber dem
783 Allgemeingut Bahn!

784 Auch die geographische Verteilung der vorhandenen Strecken weist große Defizite
785 auf. Die Streckenkonzentration im Osten von Rheinland-Pfalz, übergehend zur
786 Metropolregion Rhein-Neckar, im Anschluss zum Netz in der Pfalz, zeigt ein
787 relativ dichtes Netz, das über die Strecke Mannheim-Worms-Mainz bis Wiesbaden
788 und Frankfurt einen Großteil der östlichen Knotenpunkte bedient. Je weiter wir
789 gen Nord-Westen blicken, desto deutlicher erhalten wir eine deutlich abgespeckte
790 Version. Fernab der großen Zentren dünnt sich das Schienennetz aus und ein
791 dürftig geführter Linientackt wird teils gar nicht, teils nur sehr langsam
792 ausgebaut. So stellt sich das geplante „ÖPNV Konzept Nord“, konzipiert vom
793 „Zweckverband Verkehrsbund Trier“ im Auftrag des Ministeriums für
794 Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, als hilflose Maßnahme dar,

795 die, neben einer blumigen Broschüre, nur eine Neuauflage der Informationen des
796 Rheinland-Pfalz Taktes darstellt.

797 Das Auto – mit Vollgas in die Sackgasse

798 Der Autoverkehr wird auch in Rheinland-Pfalz in jeder Hinsicht bevorzugt,
799 entstehende Kosten werden vergesellschaftet oder gar nicht erst berechnet. Aus
800 dem Status Quo entstehen reale gesellschaftliche Machtverhältnisse: Die
801 Automobilindustrie ist angesichts ihrer wirtschaftlichen Bedeutung einer der
802 zentralen Player in jeder Verkehrsdebatte, Automobilvereine machen die Phalanx
803 der Autobefürworter komplett.

804 Mit 2.449.404 zugelassen PKWs bei einer Bevölkerungsstärke von 4.066.053
805 Menschen besitzt durchschnittliche jede*r zweite*r Einwohner*in ein Auto. In
806 einem Flächenland wie Rheinland-Pfalz scheint das angesichts des Verhältnisses
807 von Stadt- und Landbevölkerung nicht verwunderlich. Betrachtet man allein die
808 Länge der Straßen außerhalb von Stadtgebieten, kommen wir auf 18.370 km,
809 aufgeteilt in 7.374 km Kreisstraßen, 7.254 km Landesstraßen sowie 2.865 km
810 Bundesstraßen und 877 km Bundesautobahn. Fast alle dieser Strecken eint ihre
811 mangelhafte Instandhaltung und Sanierung aufgrund der verfehlten Politik der
812 sogenannten „Schwarzen Null“.

813 Der Zustand von über einem Drittel der Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz ist
814 schlecht. Rund 35,2 Prozent des Netzes von fast 7000 Kilometern - das sind 2400
815 Kilometer - erhielten bei der jüngsten derartigen Prüfung 2016 die Note 4,5
816 bis 5“. Ein erschreckendes Ergebnis fehlgeleiteter Sparpolitik. „Damit war
817 der Schwellenwert überschritten, bei dem Handlungsbedarf für Baumaßnahmen
818 oder Einschränkungen für den Verkehr besteht. Rund 1300 Kilometer oder fast 19
819 Prozent des Netzes erhielten die Note 3,5 bis unter 4,5 - das ist der Warnwert.
820 Im Vergleich zur vorherigen Zustandserfassung von 2011 hat sich die Situation
821 noch verschlechtert: Damals hatten 31 Prozent der Kreisstraßen die schlechteste
822 Note erhalten. 2006 war der Anteil mit 40 Prozent allerdings noch höher gewesen
823 [...]. Bei der Prüfung von 2016 wurden rund 99 Prozent der Kreisstraßen
824 erfasst. Die nächste Erfassung ist für das Jahr 2021 geplant.

825 Fast genauso schlimm gestaltet sich der Zustand der Brücken in Rheinland-Pfalz.
826 Von den 7.500 Brücken in unserem Bundesland bekamen bei der letzten Prüfwelle
827 gerade mal zwei Brücken die Note 1. Jede 5. Brücke ist in schlechtem Zustand.
828 Die Landesregierung jedoch trägt den Investitionsstau wie einen Hauptgewinn vor
829 sich her und gibt nur mühsam und tröpfchenweise Projekte frei. Das subjektive
830 Gefühl, dass unsere Straßen Schlaglochpisten sind, hat somit objektive
831 Ursachen.

832 Güter auf die Bahn statt immer mehr LKW-Fernverkehr

833 Die massive Belastung durch den schweren Güterverkehr auf den Straßen unseres
834 Landes trägt erhebliche Mitschuld an den Zuständen und wird für Rheinland-
835 Pfalz als Durchfahrtsland zu einem wiederkehrenden, finanziellen Mammutprojekt.
836 Wir lehnen den Transport mit Gigalintern auf rheinlandpfälzischen grundsätzlich
837 ab. Die weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schienen darf unter
838 anderen deshalb nicht vernachlässigt werden. Bisläng werden circa 40 Millionen
839 Tonnen jährlich auf diese Weise durch Rheinland-Pfalz transportiert. Um diesen
840 Wert auszubauen, ist schnelles Handeln gefordert. Auch wenn sich die
841 Rheintalstecke Rhein-Main-Cargo immer noch in einer der aktiven Planungsphasen
842 befindet, zeichnet sich durch die Öffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 ein
843 erheblicher Entwicklungsdruck ab. Die Bahn muss hier innovativ sein und die
844 Fehlentscheidungen der vergangenen Jahrzehnte, die insbesondere die
845 Streckenstilllegungen in der Fläche darstellten, rückgängig machen. Passiert
846 dies nicht, droht sie abgehängt zu werden. In den letzten 25 Jahren wurde das
847 Netz jedoch aufgrund von Sparmaßnahmen und Profitorientierung regelrecht
848 fahrlässig nur als Pflichtaufgabe und vor allem durch Wartung betreut. Das
849 erkennt man sofort, wenn man das deutsche Schienennetz verlässt und sich in
850 anderen europäischen Ländern mit der Bahn bewegt. Der (erneute) Anschluss
851 weiterer Betriebe ist eine vordringliche Aufgabe öffentlicher Infrastruktur und
852 soll im Rahmen eines notwendigen, umfassenden Ausbaus des Schienenverkehrs
853 erfolgen. Dementsprechend sind Anreize zur Verlagerung von Transporten auf die
854 Schiene zu schaffen, LKW-Verkehr, der die Infrastruktur Straße deutlich leiden
855 lässt, muss teurer werden.

856 Flughäfen und Binnenschifffahrt: Begrenzen und Fördern

857 Rheinland-Pfalz hat nur noch einen echten Verkehrsflughafen, den Flughafen Hahn.
858 Der Flughafen Zweibrücken beendete 2014 den Geschäftsbetrieb und auch der Hahn
859 scheint wirtschaftlich, trotz Nachtfluggenehmigung, nach wie vor in Turbulenzen
860 zu sein. Die unendliche Geschichte der Hahn-Skandale führt hier zu weit –
861 aber als Anlieger der Großflughäfen Frankfurt/Main und Köln/Bonn sind Teile
862 des Landes unmittelbar vom Luftverkehr und seinen Auswirkungen betroffen:
863 Fluglärm und Kerosinbelastung sind dabei die drängendsten Probleme. Nach dem
864 Hype um Regionalflughäfen scheint jetzt mehr Realismus in die Köpfe eingezogen
865 zu sein: Luftverkehr hat in unserem Land nur eine untergeordnete Bedeutung,
866 sowohl was die Fracht- und Passagierzahlen als auch was die daran hängenden
867 Arbeitsplätze betrifft. In jedem Fall muss auch am Hahn ein Nachtflugverbot
868 her, damit auch die Menschen im Hunsrück ruhige Nächte verbringen können. Das
869 Nachtflugverbot muss überall von 22:00 - 6:00 Uhr gelten.

870 Mit dem Rhein, der Mosel, der Saar und der Lahn fließen vier Flüsse durch

871 Rheinland-Pfalz, die für die Binnenschifffahrt erschlossen und gut an das
872 europäische Wasserstraßennetz angeschlossen sind. Diese Chance gilt es
873 intensiver als bisher nutzbar zu machen, um den Güterverkehr von den Straßen
874 zu holen und Orte und Menschen an den Ufern der Flüsse miteinander zu
875 verbinden.

876 Die sozial-ökologische Verkehrswende anstoßen – besser heute als morgen

877 Uns ist bewusst, dass die sozial-ökologische Verkehrswende eine Aufgabe ist,
878 die Jahre in Anspruch nimmt. Aber die Klimakrise, das Recht auf Mobilität ohne
879 Auto im ländlichen Raum, die Generationengerechtigkeit und das Recht auf
880 Mobilität auch für Menschen mit geringen Einkommen lassen kein Zögern mehr
881 zu: die rot-grün-gelbe Landesregierung hat, wie die SPD-geführten
882 Vorgängerregierungen, den notwendigen Politikwechsel verschlafen.

883 Wer eine sozial-ökologische Verkehrswende will, kommt an einem starken ÖPNV
884 nicht vorbei. Hier muss den Kommunen mehr Spielraum zum Ausbau des Liniennetzes,
885 der Preisgestaltung der öffentlichen Verkehrsunternehmen, etc. gegeben werden.
886 Der ÖPNV darf nicht nur zur kommunalen Pflichtaufgabe erklärt werden – die
887 Landesregierung muss auch für eine ausreichende Finanzierung sorgen. Das klingt
888 nur auf den ersten Blick unbezahlbar – schon heute wird der Nahverkehr zu
889 großen Teilen aus Steuern finanziert. Wir wollen einen gut ausgebauten,
890 ticketlosen und umlagefinanzierten Öffentlichen Personennahverkehr: Der erste
891 Schritt sind flächendeckende Sozialtickets, die vorerst das vom
892 Bundesverfassungsgericht bestätigte Recht auf Mobilität für alle sichern.

893 ÖPNV-Abgabe finanziert Angebotserweiterung und Ticketfreiheit

894 Bei einer bundesweiten Befragung gaben 75,2% der Befragten Nicht-ÖPNV-
895 Nutzer*innen und sogar 59,5% derer, die regelmäßig auf Bus und Bahn
896 zurückgreifen, an, dass die Abstände zwischen den Abfahrtszeiten zu groß
897 sind. Hieraus lässt sich unschwer ableiten, wie groß die Lenkungswirkung einer
898 Verbesserung des Angebots, insbesondere im ländlichen Raum, wäre. Diese
899 Ausweitung des Angebots kann auch durch den Einsatz kleinerer, im Unterhalt
900 günstigerer Fahrzeuge möglich gemacht werden.

901 Auch die Berechtigung der Kommunen, eine ÖPNV-Abgabe zu erheben, die 60 Euro
902 pro Person und Jahr nicht überschreiten darf, nach Einkommen gestaffelt ist und
903 dem Ausbau des Liniennetzes sowie der Qualitätssteigerung und Preissenkung
904 zukommt, wäre im Bereich des Möglichen. Hier könnten beispielsweise
905 Unternehmen, die von der ÖPNV-Anbindung profitieren, zur Abgabe herangezogen
906 werden. Um außerdem dem Ziel eines ticketlosen ÖPNV näherzukommen, muss

907 Rheinland-Pfalz eine Vorreiterrolle übernehmen: über Bundesratsinitiativen
908 könnten zielführende Gesetzesänderungen und Entschlüsse auf den Weg
909 gebracht werden. Beispielsweise eine Novelle des Personenbeförderungsgesetzes,
910 die den Kommunen mehr Freiräume für Modellprojekte lässt, und gute
911 Arbeitsbedingungen und Bezahlung für die Beschäftigten der (privaten und
912 öffentlichen) Verkehrsbetriebe festschreibt. *Ausschreibungen von Buslinien
913 müssen ökologische Kriterien und Klimaschutzmaßnahmen unbedingt
914 berücksichtigen! Tariftreue muss eingefordert und überprüft werden!
915 Arbeitstechnische Zwangspausenzeiten müssen als Arbeitszeit angerechnet werden.*
916 Auch für ein Bundesprogramm, das Jugendlichen unter 18 Jahren sowie
917 Empfänger*innen von Transferleistungen die kostenlose Nutzung des Nahverkehrs
918 ermöglicht, könnte hier geworben werden. Sollte dies nicht erfolgreich sein,
919 müssen auf Landesebene die Möglichkeiten ausgelotet werden, ein kostenloses
920 Schüler*innenticket und kostenlose Tickets für Auszubildende zu schaffen,
921 insbesondere um finanzschwache Familien zu entlasten.

922 Strecken und Bahnhöfe wiederbeleben und modernisieren

923 Mit einer sinnvoll nutzbaren Abgabe auf kommunaler Ebene ist es allerdings noch
924 nicht getan. Die im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Takts erfolgte Belebung der
925 Westtrasse im Raum Trier begrüßen wir. Sie muss jedoch in eine mit den
926 Kommunen verzahnte Wiederbelebung weiterer stillgelegter Bahnstrecken,
927 beispielsweise der Eifelquerbahn, eingebunden sein. Auch neue Strecken müssen
928 erschlossen werden, um insbesondere den Westen des Landes besser mit der
929 Landeshauptstadt Mainz zu vernetzen. Alle Bahnstrecken sind elektrifiziert zu
930 planen und alle noch nicht-elektrifizierten Strecken bis 2025 umzurüsten. Weil
931 diese Maßnahmen mehrere Jahre benötigen, muss mit der Planung jetzt begonnen
932 werden. Auch die Aufwertung bestehender Bahnhofsareale muss in diesem Kontext
933 als Aufgabe begriffen werden. Der Bahnhof der Zukunft wird als Schnittstelle
934 intermodaler Netze dienen und ist damit wirtschaftlich und sozial auch
935 Treffpunkt und Drehscheibe progressiver Verkehrsentwicklung fernab des
936 Individualverkehrs.

937 Verkehrsplanung überregional vernetzen

938 Die Verkehrsplanung darf jedoch nicht an der Landesgrenze halt machen. Es
939 braucht eine bessere Vernetzung mit den Verkehrsbünden-, -unternehmen und
940 anderen Verantwortungsträger*innen angrenzender Bundesländer (Saarland,
941 Hessen, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg) und Staaten (Luxemburg,
942 Frankreich, Belgien). Wir wollen eine institutionalisierte Form des Austauschs,
943 ähnlich dem Konzept des Rheinland-Pfalz-Taktes, die eine bessere Abstimmung der
944 Taktung – auch im Hinblick auf den Übergang von Nah- zu Fernverkehr –
945 ermöglicht. Hier muss ein Fokus zudem auf dem Aspekt der Intermodalität, also

946 der Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel, liegen, die insgesamt bei der
947 Verkehrsplanung zu wenig Beachtung findet. Grenzüberschreitende Ruf-Sammeltaxi-
948 Systeme wären in diesem Kontext ein ebenso lohnendes Pilotmodell, wie die
949 flächendeckende Stationierung von Leihrädern an Bahnhöfen, die auch über
950 Grenzen hinweg genutzt und abgegeben werden können. Dies könnte zur Steigerung
951 der Attraktivität der Grenzregionen, insbesondere für Pendler*innen,
952 beitragen.

953 Für den rheinland-pfälzischen Fernbus

954 Der Bau eines umfassenden Schienennetzes in Rheinland-Pfalz ist aufgrund der
955 lange vernachlässigten Planung erst mittel- bis langfristig zu schaffen. Für
956 den Übergang und auch zur zukünftigen Ergänzung des Schienenverkehrs ist ein
957 landesweites Fern(schnell-)busverkehrsnetz zu schaffen. Ein solches umfasst
958 notwendigerweise die Anbindung aller urbanen Räume und deren Verbindung mit den
959 Großstädten in hoher Frequenz, so dass es einen wirksamen Ersatz zum MIV
960 bieten kann. Überall dort, wo es keine Bahnverbindung (mehr) gibt, soll analog
961 zu möglichen Strecken ein schneller Busverkehr eingerichtet werden auf dem bis
962 in die späten Abendstunden auch die Möglichkeit zur Befriedigung sozialer und
963 kultureller Bedürfnisse im städtischen Raum besteht.

964 Landesweites Semesterticket – jetzt!

965 Die Einführung eines landesweiten Semestertickets, das auch im
966 Koalitionsvertrag festgeschrieben wurde, und in einem Solidarmodell realisiert
967 werden muss, läuft zu schleppend. Hier müssen weitere
968 Unterstützungsmöglichkeiten des Landes ausgelotet werden. Außerdem muss das
969 Saarland Teil eines Gesamtpaketes sein, ist das Ticket doch nur so wirklich
970 attraktiv, indem es Nord- und Süd-Rheinland-Pfalz verbindet, der großen Anzahl
971 saarländischer Studierender an den hiesigen Hochschulen sowie der Rolle des
972 Saarlandes als Knotenpunkt für das Schienennetz des Südwestens Rechnung
973 trägt. Parallel dazu fordern wir landesweite Tickets für Auszubildende.

974 Notwendig ist schließlich eine Imagekampagne, die den ÖPNV im Zeitgeist
975 verankert und ihn als fortschrittliche, bequeme und zuverlässige Alternative
976 der Zukunft in das Bewusstsein hebt.

977 Verkehrsverbünde auflösen

978 Die bisherige Struktur der kleinräumigen Verkehrsverbünde ist aufzulösen.
979 Dieses System ist wesentlich mit dafür verantwortlich, dass es weder ein
980 landesweites Semesterticket noch ein jenseits davon existierendes Landesticket

981 existiert. Auch die überhöhten Preise im ÖPNV lassen sich in erheblichem
982 Maße auf die Zersplitterung in zahlreiche Verkehrsverbünde zurückführen.
983 Verkehr muss landesweit einheitlich und zentral organisiert werden, um
984 anstehende Aufgaben wie ein Landesticket adäquat umsetzen zu können und eine
985 aufeinander abgestimmte ÖPNV-Taktung auf allen Ebenen einführen zu können.

986 Straßen sanieren, Neubau möglichst vermeiden

987 Der bereits angesprochene Investitionsstau auf den Straßen unseres Landes ist
988 enorm. Der Landesrechnungshof spricht von fast einer Milliarde Euro, die allein
989 in die Sanierung der Landesstraßen fließen müssten. Zwar investiert das Land
990 in dieser Legislatur kontinuierlich mehr über das Landesstraßenbauprogramm
991 (2019 und 2020 fließen 250 Millionen Euro in das Programm), die
992 Prioritätensetzung ist jedoch völlig falsch. Die Strategie muss – entgegen
993 der Strategie der die Verkehrswende bremsenden FDP – Erhalt vor Neubau sein.
994 Wir wollen daher, dass mindestens 80% der zur Verfügung gestellten Mittel in
995 den Erhalt der Landesstraßen fließen, um deren katastrophalen Zustand zu
996 beheben. Hierbei müssen dauerhafte Kernsanierungen, statt lediglich
997 kosmetischer Maßnahmen, im Vordergrund stehen.

998 Um des Investitionsstaus auf den Kreisstraßen Herr zu werden, ist eine
999 verfassungskonforme Ausfinanzierung der Kommunen, für die sich DIE LINKE seit
1000 Jahren einsetzt, unumgänglich.

1001 Uns ist klar, dass die Zukunft der Mobilität nicht im Individualverkehr liegen
1002 darf und wird. Dennoch sind wir uns bewusst, dass insbesondere im ländlich
1003 geprägten Rheinland-Pfalz viele Menschen auf das Auto angewiesen sind, auch
1004 weil viele Dörfer für den Bus- und Bahnverkehr bisher kaum erschlossen oder in
1005 den vergangenen Jahrzehnten gar abgekoppelt wurden. Wir wollen die Effektivität
1006 der Nutzung des PKW solange steigern, bis er obsolet geworden ist. Hierfür
1007 fordern wir ein Förderprogramm zum Aufstellen sogenannter Mitfahrer*innenbänke
1008 in den Gemeinden sowie die Entwicklung einer App im Auftrag des Wirtschafts- und
1009 Verkehrsministeriums, mit der nicht-kommerzielle Mitfahrgelegenheiten,
1010 beispielsweise in das nächste Oberzentrum, geboten und gesucht werden können.
1011 So würde nicht nur ein bereits florierender Markt durch ein entsprechendes
1012 Angebot aus öffentlicher Hand demokratisiert werden, sondern auch die Effizienz
1013 der PKW-Nutzung gesteigert, sind Autos im ländlichen Raum heute doch häufig
1014 nur mit 1,1 Personen besetzt. Und schließlich muss das Bus- und Bahnangebot in
1015 und um die großen Zentren so verbessert werden, dass öffentlicher Nahverkehr
1016 eine gute Alternative zum Auto ist. Ergänzt um (Einkaufs)Bringdienste und
1017 Transportangebote für sperrige Gegenstände, könnte so das Auto Schritt für
1018 Schritt aus den Städten verdrängt werden. Städte, Kreise und
1019 Verbandsgemeinden werden verpflichtet, Mobilitätsbeauftragte zu bestimmen.

1020 Diese sorgen dafür, dass Menschen mit Beeinträchtigungen, Fußgänger*innen,
1021 Radfahrer*innen und dem ÖPNV absoluter Vorrang eingeräumt wird gegenüber dem
1022 Individualverkehr.

1023 In den Städten heißt das: der Straßenraum wird für den fahrenden wie für
1024 den parkenden Individualverkehr drastisch eingeschränkt. Stattdessen entstehen
1025 Fuß- und Radwege und Plätze zum Aufenthalt. Barrierefreiheit ist ein Muss. Auf
1026 dem Lande heißt das zusätzlich: es wird ein alltagstaugliches Radwegenetz
1027 zwischen den Orten geschaffen. Keine Straßeninstandsetzung findet mehr ohne
1028 Berücksichtigung der Belange der Radfahrer*innen und Fußgänger*innen statt.
1029 An Straßen ohne Radwege (z.Zt. z.B. Kreisstraßen), wird die Geschwindigkeit
1030 deutlich reduziert und das Überholen von Radfahrer*innen bei Gegenverkehr ist
1031 untersagt.

1032 Die Städte autofrei!

1033 Der motorisierte Individualverkehr ist im städtischen Raum überkommen und
1034 überflüssig. In Anbetracht der drohenden Klimakatastrophe ist er schrittweise
1035 aus den Städten zu verdrängen und durch Fahrrad-, Bus-, Bahn- und
1036 Fußgänger*innenverkehr zu ersetzen. Die durch die Abschaffung des Bedarfs an
1037 Park- und Stellflächen wieder für die Allgemeinheit nutzbar gewordenen Räume,
1038 sind sowohl im Sinne des Wohnraummangels, wie auch im Sinne des zu hohen
1039 Flächenverbrauchs und für das sich katastrophal entwickelnde Mikroklima zu
1040 nutzen. Die Luft- und Lebensqualität in den Städten wird sich mit der
1041 Reduzierung des MIV deutlich verbessern. Zur Nutzung der Städte von außerhalb
1042 sind, so lange noch notwendig, umfassende kostenfreie Park & Ride-Plätze zu
1043 schaffen, angebunden mit hochfrequenten Bus- und Bahnverbindungen, um auch der
1044 aus ländlichem Raum kommenden Bevölkerung Teilhabe am städtischen Leben
1045 ermöglicht.

1046 Verkehr kleinräumig entwickeln: Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, E-
1047 Mobilität

1048 Verkehr findet zum größten Teil in gut erreichbaren und nahegelegenen Räumen
1049 statt. Für den Verkehr bis 5km ist die Vermeidung allen MIV anzustreben und
1050 prioritär Radfahrer*innen wie Fußgänger*innen zu fördern. Gerade auf
1051 zwischenörtlichen Verbindungen benachbarter Orte, wie auch innerstädtisch,
1052 sind der Platzverbrauch des Autoverkehrs zu reduzieren und zugunsten von
1053 ökologischen Fortbewegungsarten umzuwidmen. Systematisch sind sichere
1054 Radverbindungen auf/an allen Land- und Bundesstraßen auszubauen und bequem
1055 nutzbare Fußwege anzulegen. Radwege sind dabei nicht nur auf zwischenörtlichen
1056 Verbindungen auszubauen, sondern auch in die Orts- und Stadtmitte zu führen.
1057 Systematisch ist insbesondere kleinräumig der Waren- und Lastentransport durch

1058 Muskelkraft z.B. Lastenfahrräder auszubauen. E-Mobilität kann dagegen nur im
1059 eng begrenzten Rahmen eine ergänzende Alternative dazu darstellen, die aber
1060 vorrangig über die Kommunen zu regeln ist. Die aktuelle Praxis kommerzieller
1061 Anbieter*innen, E-Roller überall aufzustellen, löst verkehrstechnische
1062 Bedürfnisse nicht auf, sondern verlagert ökologische Probleme mitunter, was
1063 sich beispielsweise an der unregelmäßigen Entsorgung der nach ca. einem halben
1064 Jahr verbrauchten E-Roller zeigt.

1065 Güter auf Schiene und Wasserstraßen

1066 Das Thema Verkehr umfasst jedoch nicht nur den Personen-, sondern auch den
1067 Güterverkehr. Wir wollen den Verkehr von der Straße auf die Schiene und das
1068 Wasser verlagern. Hierzu braucht es zum einen das bereits angesprochene,
1069 ausgebaute Schienennetz, aber auch weitere Anreize. Beispielsweise die
1070 Ausweitung der LKW-Maut auf Land- und Bundesstraßen, was zudem die
1071 Lärmbelästigung der Anwohner*innen sowie die Abnutzung der Straßen mildern
1072 würde. Gleichzeitig müssen Anwohner*innen der Trassen – beispielsweise im
1073 Mittelrheintal - mit wirksamen Lärmschutzmaßnahmen vor Gesundheitsschäden
1074 geschützt werden. Hier gilt es im Bundesrat die Initiative für eine weitere
1075 Verschränkung des Güterverkehrs auf der Schiene und dem Wasser anzustreben.

1076 Nach den ersten Schritten – unsere Ziele in den nächsten fünf Jahren

1077 Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen sind zeitintensiv. Neben einer steten
1078 Erfolgs- und Qualitätskontrolle muss nach drei Jahren Bilanz gezogen und
1079 gegebenenfalls nachgesteuert werden. Einige Ziele sind jedoch aufgrund der
1080 drängenden Priorität und schnellen Umsetzbarkeit auf jeden Fall bis zum
1081 besagten Zeitraum auf Basis des oben Genannten zu vollenden. Durch Ausbau des
1082 Angebots sowie einer optimierten, intermodalen Taktung darf es keinen Ort mehr
1083 geben, aus dem die Fahrt in das nächste Mittel- oder Oberzentrum mehr als 60
1084 Minuten dauert. Auch muss der Investitionsstau auf den Landesstraßen bis dahin
1085 um mindestens 300 Millionen Euro gesenkt sein. Als Indikator eines attraktiveren
1086 ÖPNV muss die Zahl der jährlichen PKW-Neuzulassungen stark rückläufig und
1087 bis 2022 um 20 % im Vergleich zum Jahr 2018 gesunken sein.

1088 Fünf Modellprojekte „Ticketloser ÖPNV bis 2022“

1089 Bis 2022 muss es zudem mindesten fünf Modellkommunen in Rheinland-Pfalz geben,
1090 in denen die Lenkungswirkung des ticketlosen ÖPNV sowie weitere Voraussetzungen
1091 für die flächendeckende Realisierung erprobt werden. Beim Bund muss weiter
1092 für Förderprogramme, die den Weg hin zum ticketlosen ÖPNV begleiten,
1093 gekämpft werden. Die öffentlichen Verkehrsunternehmen müssen außerdem derart

1094 wettbewerbsfähig sein, dass sie private Anbieter bei der Bedienung von Linien
1095 weiter zurückzudrängen. Nur in öffentlichen Unternehmen können die
1096 Arbeitsbedingungen gut überwacht, können Mitbestimmung und demokratische
1097 Rechte der Mitarbeiter*innen gesichert werden. Auch müssen mittelfristig
1098 Nahverkehrs- und Fahrgastbeiräte effektiv in die Entscheidungsfindung der
1099 Unternehmen eingebaut werden. Die Kommunen müssen darüber hinaus finanziell
1100 befähigt sein, den bis dahin durch zunehmend autofreie Quartiere entstehenden
1101 Platz zur Begrünung und die bessere Anbindung an und den Ausbau von bestehenden
1102 Fahrradwegen zu nutzen. Stillgelegte, nicht mehr zeitgemäße Bahnanlagen
1103 müssen zur konzeptionellen Überplanung den Gemeinden und Städten
1104 zurückgegeben werden.

1105 Sollten die Maßnahmen für die Reorganisation des Güterverkehrs nicht
1106 ausreichend greifen, obwohl Alternativen existent sind, müssen weitere
1107 ordnungspolitische Maßnahmen getroffen werden, beispielsweise Fahrverbote für
1108 besonders unter der Belastung leidende Straßenabschnitte.

1109 Unser Ziel – ticketloser ÖPNV und Rückgewinnung des öffentlichen Raums

1110 Rheinland-Pfalz braucht einen „Verkehrsplan 2025“. Bis dahin muss ein
1111 ticketloser ÖPNV Realität sein. Neben der bisherigen Steuerfinanzierung durch
1112 das Land und der Haushaltsabgabe muss der Bund Pflichten übernehmen. Die
1113 Streichung von Subventionen in Diesel-Technologien, die Abkehr von der schwarzen
1114 Null und eine Sonderabgabe der Automobilindustrie schaffen hier Spielraum.

1115 Nur, wenn öffentlicher Nah- und Fernverkehr ein gutes, barrierefreies
1116 Mobilitätsangebot machen, sind harte Maßnahmen gegen den motorisierten
1117 Individualverkehr sozialpolitisch vertretbar und überhaupt durchsetzbar. Denn
1118 mit der gesellschaftlichen Akzeptanz steht und fällt die sozial-ökologische
1119 Verkehrswende.

1120 Der öffentliche Verkehr erfordert eine öffentliche und intelligente
1121 Verkehrsplanung. Bahn und regionale Verkehrsbetriebe sind nicht nur
1122 Dienstleister für die Gesellschaft, sondern Arbeitsplatz für viele Menschen.

- 1123 • Deswegen lehnt DIE LINKE jegliche Form der Privatisierung ab und fordert
1124 gute Löhne und Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten.
- 1125 • DIE LINKE will Mobilität für Alle bezahlbar gewährleisten. Dazu
1126 gehören auch die Mittelrheinfähren - konsequent in öffentlicher Hand.
- 1127 • um allen Menschen einen gleichberechtigten Zugang zu Mobilität zu

1128 ermöglichen, setzt sich DIE LINKE perspektivisch für den ticketlosen,
1129 umlagefinanzierten Öffentlichen Nahverkehr ein.

1130 Der Flughafen Hahn darf nicht weiter zu Lasten der Einwohner*innen der Region
1131 und zu Lasten der Steuerzahler*innen in Rheinland-Pfalz subventioniert werden.
1132 Das Flugaufkommen ist zu reduzieren und die Subventionen sind zum Ausbau der
1133 wirtschaftlichen Infrastruktur der Region insbesondere für eine Förderung von
1134 nachhaltigem Tourismus und den Wiederaufbau wohnortnahen Einzelhandels zu
1135 nutzen. Der Ausstieg aus dem Hahn soll schrittweise vorgenommen werden, um den
1136 damit verbundenen Arbeitsplatzabbau auf dem Hahn mit dem Ausbau einer
1137 kleinteiligeren und umweltschonenden wirtschaftlichen Infrastruktur kompensieren
1138 zu können.

1139 Als erste Schritte fordern wir:

- 1140 • keine militärische Nutzung des Flughafens Hahn!
- 1141 • Nachtflugverbot von 22 bis 7 Uhr
- 1142 • die Einbeziehung der Bevölkerung in der Region bei allen grundlegenden
1143 Entscheidungen, die den Flughafen sowie die Infrastruktur betreffen.

1144 DIE LINKE meint es ernst mit einem ökologischen Umbau des Verkehrssystems.
1145 „Global denken, lokal handeln!“ muss auch für Rheinland-Pfalz Gültigkeit
1146 haben. Durch den Flughafen Hahn wird ein nicht nachhaltiger Massentourismus in
1147 fernen Regionen gefördert, auf Kosten der Tourismusförderung in der Region
1148 selbst. Straßenbau, Lärm und Luftverschmutzung zerstören die ursprüngliche
1149 Attraktivität der Landschaft und setzen die Menschen gesundheitlichen
1150 Belastungen aus.

1151 DIE LINKE setzt sich für die Bewahrung des UNESCO Weltkulturerbes „Oberes
1152 Mittelrheintal“ ein und für den Erhalt und Ausbau der Rheinfähren zwischen
1153 Koblenz und Mainz.

1154 Darüber hinaus wird sich DIE LINKE für eine Intensivierung der Bemühungen
1155 einsetzen, den Bahnlärm im Mittelrheintal durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung
1156 und technische Verbesserungen der Züge sowie durch Lärmschutzwälle deutlich
1157 zu minimieren. Effektive und moderne Lärmschutzmaßnahmen dienen in erster
1158 Linie einer Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner, aber sie fördern
1159 auch die Weltkulturlandschaft und den Tourismus.

1160 Nachhaltiger Tourismus für Rheinland-Pfalz

1161 Die Tourismusbranche in Deutschland und gerade auch in Rheinland-Pfalz ist
1162 abhängig von einer intakten Umwelt. Sieht man sich die Schwerpunkte des
1163 rheinland-pfälzischen Tourismusgewerbes an, so wird dies besonders deutlich.
1164 Diese sind vor allem der Weintourismus, der Wander- und Fahrradtourismus, sowie
1165 der Wassertourismus an Rhein und Mosel. Um diese langfristig erhalten zu
1166 können, schreibt sich DIE LINKE die Förderung des sanften Tourismus auf ihre
1167 Fahne. Die gleichzeitige Analyse und Ermahnung Enzensbergers: „Der Tourismus
1168 zerstört das, was er sucht, indem er es findet“ darf sich nicht in Rheinland-
1169 Pfalz bewahrheiten. Darüber hinaus lehnt DIE LINKE die forcierte Ansiedelung
1170 industrieller Tourismusfabriken entschieden ab. Solche Projekte gefährden schon
1171 heute in erheblichem Maße eine verträgliche soziale und ökologische
1172 Entwicklung der Tourismusbranche in unserem Land, machen Kommunen erpressbar und
1173 schaffen vermehrt prekäre Beschäftigungsverhältnisse.

1174 In Rheinland-Pfalz werden derzeit immer wieder touristische Großprojekte auf
1175 Landes- und Kommunalebene als Heilsbringer gefeiert, und entpuppen sich doch
1176 stets als Büchse der Pandora. Es wird versprochen, dass durch sie regionale
1177 Arbeitsplätze entstünden, mehr Geld in die Taschen der Menschen vor Ort
1178 flösse und die Region gestärkt würde. Doch dies ist ein Trugschluss, wie
1179 nicht nur das Projekt „Grüne Hölle“ am Nürburgring beweist. Denn die
1180 hauptsächlichen Charakteristika solcher Projekte sind nicht die ihrer
1181 Verheißungen, sondern in erster Linie Zerstörung großer Umweltflächen
1182 aufgrund ihres Platzbedarfes, das Aussaugen der Wertschöpfung aus der
1183 umliegenden Region, und damit die Zerstörung des organisch gewachsenen
1184 touristischen Familienbetriebes und des Mittelstandes.

1185 DIE LINKE fordert deswegen:

- 1186 • Förderung touristischer Projekte, die ökologisch nachhaltig sind und
1187 sich in die wirtschaftlichen und kulturellen Gegebenheiten einfügen.
- 1188 • Projekte dürfen der Natur nicht schaden und sollen so wenig wie möglich
1189 auf die bereiste Natur einwirken.
- 1190 • Projekte dürfen die kulturellen Gegebenheiten der Region nicht
1191 gefährden.
- 1192 • touristische Großprojekte lehnen wir in der Regel ab, weil sie die Natur,
1193 die Kultur und die mittelständischen und Familienbetriebe der Regionen
1194 zerstören.

1195 DIE LINKE setzt sich für einen naturnahen und sanften Tourismus ein. Zwischen
1196 den großen Zentren Ruhrgebiet und Rhein-Main bietet sich die rheinland-
1197 pfälzische Kulturlandschaft als ideales Naherholungsgebiet an. Dieses
1198 touristische Potential gilt es zu fördern und auszubauen, da dadurch viele neue
1199 Arbeitsplätze vor allem in den ländlichen Regionen entstehen können.

1200 Ökologie und Soziales verbinden

1201 Seit einigen Jahrzehnten reift das Bewusstsein, dass die Ressourcen endlich
1202 sind, aus denen der Mensch schöpft. Trotzdem wird jeder Daseinsbereich immer
1203 systematischer auf Verwertbarkeit überprüft. Es scheint, dass Gewinnsteigerung
1204 über alles ginge.

1205 Die Natur, Grundlage allen Lebens, wird dabei ebenso rücksichtslos geplündert
1206 und aufs Spiel gesetzt, wie die Menschen selbst.

1207 Die Aussicht auf Schaffung oder Erhalt von Arbeitsplätzen ist dabei
1208 regelmäßig vor allem ein Mittel, um einen Teil der lohnabhängigen
1209 Bevölkerung unter Druck zu setzen oder gar zu erpressen, um so den Widerstand
1210 gegen immer weitere Profitmaximierung und weiteren Raubbau an der Natur zu
1211 erschweren. Wirtschaftswachstum muss umweltverträglich sein und jede*r muss von
1212 ihm profitieren können. Diese zwei Aspekte zusammen zu denken, ist unser Ziel.

1213 Erhalt, Pflege und die Wiederherstellung unserer natürlichen Lebensgrundlagen,
1214 sind ebenso wichtig wie Solidarität und soziale Gerechtigkeit. Umweltpolitik
1215 ohne sozialen Bezug ist nicht sinnvoll. Neue Technologien müssen jedem zur
1216 Verfügung stehen und nicht nur den Reichen und Wohlhabenden zugänglich sein.
1217 Der stromsparende Kühlschrank und das Elektroauto sind heute nur mit hohem
1218 Einkommen bezahlbar. Eine starke Umweltpolitik muss daher immer auch mit
1219 sozialer Gerechtigkeit verbunden sein.

1220 Unser Bundesland hat eine vielfältige Naturlandschaft, die es nicht nur aus
1221 ökologischen, sondern auch aus ökonomischen Gründen zu schützen gilt. Für
1222 DIE LINKE sind der Schutz der Umwelt sowie der Einsatz für eine nachhaltige und
1223 gerechte Nutzung der Ressourcen untrennbar verbunden mit dem Kampf für soziale
1224 Gerechtigkeit. Umwelt- und Naturschutz kann nur mit den Menschen, nicht gegen
1225 sie gelingen.

1226 Aus diesem Grunde setzt sich DIE LINKE für die Verbindung von Umweltschutz,
1227 Wirtschaftspolitik und sozialer Gerechtigkeit ein.

1228 Linke Umweltpolitik – demokratisch und sozial

1229 Kernforderungen der LINKEN sind:

- 1230 • Verstärkte Förderung der Forschung im Bereich der erneuerbaren Energien
- 1231 • Keine neuen Kohlekraftwerke
- 1232 • Konsequente Förderung privater und genossenschaftlicher Investitionen in
1233 erneuerbare Energien – hier auch die Verstromung von Biogas aus Biomüll
- 1234 • Förderung der energetischen Sanierung von Gebäuden
- 1235 • Einführung eines Sozialtarifs für Strom und Gas

1236 Land- und Forstwirtschaft spielen in Rheinland-Pfalz u.a. auch eine Rolle beim
1237 Erhalt der Kulturlandschaft. Aber Land- und Forstwirtschaft müssen auch
1238 auskömmlich sein. Die LINKE setzt sich ein für die:

- 1239 • Förderung von Betrieben und Genossenschaften des Biolandbaus
- 1240 • Förderung der regionalen Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse
1241 z.B. durch Genossenschaften
- 1242 • Förderung einer regionalen nachhaltigen Landwirtschaft und einer
1243 artgerechten Tierhaltung.
- 1244 • Förderung der Züchtung und Haltung von gefährdeten Nutz- und
1245 Haustierrassen, sowie „alter“ Obst- und Gemüsesorten

1246 Darüber hinaus sind regionale Wirtschaftskreisläufe zu fördern und eine
1247 dezentrale Produktionsweise zu unterstützen.

1248 DIE LINKE setzt sich dafür ein,

- 1249 • dass den Beschäftigten in der Landwirtschaft ein ausreichendes Einkommen
1250 garantiert wird,
- 1251 • dass Tiertransporte so weit wie möglich eingeschränkt werden,
- 1252 • dass faire Milchpreise für die Erzeuger durchgesetzt werden,

1253 • dass eine nachhaltige und ökologische Bewirtschaftung des Forstes ohne
1254 Personalabbau in den Forstbehörden gefördert wird und

1255 • dass bodenschonende Abbaumethoden angewendet werden.

1256 Nur so kann hohe Qualität landwirtschaftlicher Güter garantiert und kommenden
1257 Generationen eine intakte Umwelt übergeben werden.

1258 Zu einer intakten Umwelt gehören außerdem die Wald- und Wiesenflächen in
1259 Rheinland-Pfalz. Da die rheinland-pfälzische Landesfläche zu 42 Prozent mit
1260 Wald bedeckt ist, muss auch dieser vor einseitigen ökonomischen Interessen und
1261 weiteren großflächigen Versiegelungen geschützt werden. DIE LINKE wird sich
1262 für den Schutz, den Erhalt und für eine naturnahe und nachhaltige
1263 Bewirtschaftung der großen heimischen Wälder einsetzen. Soonwald, Pfälzer
1264 Wald und Westerwald gehören zur rheinland-pfälzischen Kulturlandschaft und
1265 sind von enormer Bedeutung für viele heimische Tiere und Pflanzen.

1266 Tierschutz: Für Verbandsklagerecht, gegen Tierversuche

1267 Die Gestaltung des ländlichen Raums, die Förderung von Regional- und
1268 Kreislaufwirtschaft, würdige Arbeitsbedingungen, ökologischer Landbau und der
1269 nachhaltige Schutz von Wild-, Nutz- und Haustieren muss durch eine Änderung im
1270 Werte- und Rechtssystem erreicht werden. Dies bedingt vor allem eine Umkehr der
1271 bisherigen Subventionspolitik hin zur Förderung artgerechter Tierhaltung.

1272 DIE LINKE setzt sich für das Verbandsklagerecht für anerkannte
1273 Tierschutzvereine ein. Nur mit diesem Recht kann gegen Tierschutzverstöße auch
1274 aufgrund wirtschaftlicher oder wissenschaftlicher Interessen mit der Aussicht
1275 auf Erfolg geklagt werden. DIE LINKE bringt einen entsprechenden Antrag in den
1276 Landtag ein.