$VE\text{-}1\text{-}508 \text{ GR\"{U}}\text{NE Verkehrswende in NRW} - \text{sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land}$

Antragsteller*in: Arne Grotenrath (KV Dortmund)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 508 bis 509:

Autos PKW mit Batterie- und Nutzfahrzeuge mit Batterie- und Wasserstoffantrieb sind ein weiterer Baustein der Verkehrs- und Klimawende. Zwingende Voraussetzung für

Begründung

Im folgenden Absatz wird spezifiziert, dass Wasserstoff-PKW nicht als Beitrag zur Verkehrswende gesehen werden: "Diese begrenzte Ressource soll den Schwerlast- und Nutzfahrzeugen vorbehalten sein."

Der geänderte Satz liest sich jedoch so, als wären Wasserstoff-PKW eine von uns vorgeschlagene Maßnahme zur Verkehrswende.

VE-1-517 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Arne Grotenrath (KV Dortmund)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 517 bis 525:

klares Bekenntnis von Bund, Land und Kommunen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur. Wo Parkraum verbleibt, soll er voranging für E-Autos genutzt werden. Synthetische Kraftstoffe für den Verbrennungsmotor, wie sie die deutschen Autohersteller und die Mineralölindustrie noch erträumen, bieten keine Perspektive. Sie erfordern sechsmal mehr Energie für den gefahrenen Kilometer als beim batterieelektrischen Antrieb. Auch Wasserstoff ist eine begrenzte Ressource, die nur zum Klimaschutz beitragen kann, wenn sie aus Erneuerbaren gewonnen werden kann. Diese begrenzte Ressource soll den Schwerlast- und Nutzfahrzeugen vorbehalten sein.

Auch wenn die Verlagerung von Verkehren weg vom PKW und LKW oberste Priorität hat, wird es auch in den kommenden Jahrzehnten weiterhin Personen- und Güterverkehre mit PKW, LKW, Schiffen und Flugzeugen geben. Eine Säule der Verkehrswende ist die Deckung des verbleibenden Endenergiebedarfes mit möglichst klimaneutraler Antriebsenergie. Oft genannte Alternativen dafür sind direkte Stromnutzung mit Hilfe von Batterien oder Oberleitungen über die Nutzung Wasserstoff bis hin zu Biokraftstoffen und aus Strom, CO2 und Wasser produzierten E-Fuels. Keine dieser Technologien ist ein Allheilmittel, das die bis heute aufgrund der nicht eingepreisten gesellschaftlichen und Umwelt-Folgekosten sehr günstigen erdölbasierten Kraftstoffe zu ersetzen vermag, welche vom Motorroller bis zum Flugzeug flexibel einsetzbar sind. Wichtige Bewertungskriterien der Alternativ-Technologien sind die tatsächliche Klimawirkung, die Effizienz der Energieträger sowie deren CO2-Vermeidungskosten.

Die direkte Stromnutzung zeichnet sich durch eine sehr hohe Effizienz aus, ist durch ihre niedrige gravimetrische Energiedichte von Batterien jedoch nur schwer einsetzbar, wenn schwere Güter über Längere Entfernungen transportiert werden müssen. Wasserstoff schneidet dort zwar besser ab als Batterien, hat aufgrund der niedrigen volumetrischen Energiedichte Nachteile gegenüber den EFuels. Letztere wiederum sind in der Herstellung extrem ineffizient und nicht nur eine der teuersten CO2-Vermeidungsmaßnahmen im Verkehrssektor, sondern über alle Sektoren hinweg. Wo immer es möglich ist, sollte also Strom direkt mit Hilfe von Batterien oder Oberleitungen genutzt werden. Nur wenn dies nicht oder schwer möglich ist sollte Wasserstoff, und nur dort, wo extrem hohe Energiedichten benötigt werden, sollten E-Fuels zum Einsatz kommen. Diese Bereiche sind der Flugverkehr, Teile des Schiffverkehrs und Teile des LKW-Schwerlastverkehrs. Gelingt es nicht, die Elektrifizierung des Verkehrssektors effizient zu gestalten, wird von diesem eine extreme Nachfrage nach grünem Strom entstehen. So würde für eine Umstellung allein des PKW-Verkehrs auf 100% EFuels

mehr als doppelt so viel Strom benötigt, wie heute über alle Sektoren hinweg verbraucht wird

Von Zeile 623 bis 625:

batterieelektrische Flugzeuge mit vielen Rotoren leiser und klimagerecht sein können. Neue Antriebskonzepte, synthetische KraftstoffeE-Fuels und neue direkte Flugrouten können dazu beitragen, den Flugverkehr klimagerecht zu machen. Wir

Von Zeile 627 bis 629:

Brennstoffzellen und Schritt für Schritt wachsende Beimischquoten für mit erneuerbaren Energien hergestelltes synthetisches <u>E-</u>Kerosin, damit auch der Flugverkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele beiträgt. Damit dies gelingt,

Begründung

Der Umfang, in dem E-Fuels in den kommenden Jahrzehnten im Verkehrssektor eingesetzt werden, hat aufgrund der zur Herstellung benötigten enormen Strommengen einen sehr großen Einfluss auf unsere Energieinfrastruktur. Aus diesem Grund ist eine tiefergehende Auseinandersetzung und Differenzierung -insbesondere auch in Abgrenzung zur restlichen Parteienlandschaft- in diesem Papier aus meiner Sicht nötig und wichtig. Die genannte Änderung wird über die Ideensammlung der BAG MoVe (Absatz 2.4, Antriebe in der Logistik) zum Bundestagswahlprogramm in dieser Form möglicherweise auch Einzug in eben dieses erhalten. Eine tiefergehende Analyse und die Grundlage sowie Quellenangaben zu dem Änderungsantrag findet sich hier.

VE-1-190 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Andreas Falkowski

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 189 bis 191 einfügen:

Mobilität NRW und die Kompetenzzentren in NRW stehen für einen Großteil der anstehenden Aufgaben bereit und sind gut darauf vorbereitet. Wir wollen diese drei Zweckverbände bei ihrer Entwicklung vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund unterstützen und für die anstehenden Aufgaben stärken. Zusätzlich brauchen wir zur Koordination, zur Planung und zum Unterhalt zukünftiger Infrastruktur

Begründung

Für die anstehenden Aufgaben, sowohl im Bereich ÖPNV-Investitionen als auch der ÖPNV-Angebotsoffensive, bedarf es starker SPNV-Aufgabenträger. Und für die nötige Unterstützung der Kommunen vor Ort müssen diese drei Organisationen weit mehr bieten, als nur ihre Tätigkeiten als SPNV-Aufgabenträger und als Förderbehörde für ÖPNV-Investitionen. Sie müssen zu Mobilitätsverbünden weiterentwickelt und gestärkt werden. Nur so sind die beschriebenen Aufgaben zu bewerkstelligen.

Unterstützer*innen

Axel Hercher (KV Mülheim); Rolf Beu (KV Bonn); Friederike Dietsch (KV Bonn); Hans Nenne (KV Olpe); Timo Spors (KV Mülheim); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

VE-1-032 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Arne Grotenrath (KV Dortmund)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 31 bis 33 löschen:

schafft. Wir GRÜNE nehmen diesen Auftrag an und orientieren uns dabei an strahlenden Vorbildern aus den Niederlanden, Kopenhagen, Wien, Paris und Berlin. Hier treiben Bürger*innen, Politik und Wirtschaft gemeinsam visionäre Änderungen

Begründung

Als jemand, der bis vor wenigen Monaten sechs Jahre in Berlin wohnte, kann ich leider aus persönlicher Erfahrung berichten: Nein - Berlin ist kein strahlendes Vorbild der Verkehrswende. Auch wenn insbesondere mit dem Mobilitätsgesetz, das aus dem Volksentscheid Fahrrad hervorgegangen war, eine Vorreiterrolle in Deutschland eingenommen wurde, ist insbesondere das Tempo der Verkehrswende viel zu langsam.

Kritik kommt hier vor allem an der schleppenden Umsetzung des Mobilitätsgesetzes aus Zivilgesellschaft und den Medien, aber auch an Leuchtturmprojekten wie der autofreien Friedrichstraße, z.B. von Anrainern oder an den steigenden Unfallzahlen und Verkehrstoten.

Es gibt in einzelnen Bezirken, insbesondere in Friedrichshain-Kreuzberg positive Entwicklungen, beispielsweise die Einrichtung der <u>Popup-Radwege</u>, Fahrradzonen oder der Einrichtung von <u>Diagonalsperren</u> und deren Erweiterung zu <u>Kiezblocks</u>. All dies täuscht jedoch nicht über das auch dort <u>langsame Tempo</u> der Verkehrswende hinweg und lässt sich auf keinen Fall auf ganz Berlin ausweiten.

Aus diesen Gründen verdient Berlin meiner Meinung nach nicht den Platz in der Liste der strahlenden Vorbilder - auch wenn es einige gute Ansätze und Stakeholder gibt, an denen NRW sich ein Beispiel nehmen kann.

Unterstützer*innen

Tim Lösbrock (KV Mönchengladbach); Robin Schmidt (KV Mülheim); Anja Runge (KV Rhein-Kreis-Neuss); Timo Spors (KV Mülheim); Axel Hercher (KV Mülheim); Martina Lilla-Oblong (KV Gelsenkirchen); Fabian Müller (KV Münster); Martin Metz (KV Rhein-Sieg); Lisa Brockerhoff (KV Bielefeld)

VE-1-085 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Deniz Ertin (KV Köln)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 84 bis 86 einfügen:

sondern auszuweiten, damit wieder mehr Fahrgäste den ÖPNV dauerhaft nutzen und sie den erforderlichen Sicherheitsabstand einhalten können. <u>Die Hygiene muss in den Fahrzeugen verbessert und dauerhaft auf einem hohen Niveau gewährleistet werden, sodass ein hoher Desinfizier-Intervall die Fahrgäste bestmöglich schützt.</u> Gleichzeitig muss die Landesregierung dafür sorgen, dass der Verkehr entzerrt wird und

Begründung

Die Hygiene muss im ÖPNV dringend verbessert werden, damit die Akzeptanz wieder steigt. In Asien werden die Innenräume von ÖPNV-Fahrzeugen konsequent und besser desinfiziert. Dies führt zu einem besseren Schutz und weniger Angst sich anzustecken.

Unterstützer*innen

Niklas Geßner (KV Solingen); Martin Laumert (KV Köln); Christian Wendel (KV Solingen); Hans-Jürgen Klein (KV Rhein-Berg)

VE-1-423 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Deniz Ertin (KV Köln)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 423 bis 425:

Stadt der kurzen und sicheren Wege

Eine wichtige Rolle spielt auch das Zufußgehen. Es ist nicht nur gesund, umweltfreundlich und kostenlos – um mehr Fußverkehr zu fördern, braucht es auch

Begründung

In dem ganzen Antrag kommt der Fußverkehr kaum vor. Fußverkehr braucht aber ein eigenes Kapitel, denn jeder ist Füßgänger*in. Ohne große Änderungen würde ich nur eine Überschrift einfügen um es sichbarer zu machen und das "auch" streichen, da ich es sprachlich als den Fußverkehr abwertend empfinde.

Unterstützer*innen

Axel Hercher (KV Mülheim); Robin Schmidt (KV Mülheim); Timo Spors (KV Mülheim); Niklas Geßner (KV Solingen); Rolf Beu (KV Bonn); Hans Nenne (KV Olpe); Lars Wahlen (KV Köln); Sascha Heußen (KV Köln); Reinhold Goss (KV Köln); Martin Laumert (KV Köln); Uwe Marquardt (SV Bünde); Christian Wendel (KV Solingen); Hans-Jürgen Klein (KV Rhein-Berg); Kevin Liebig (KV Köln)

VE-1-442 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Petra Schenke (KV Rhein-Kreis-Neuss)

Redaktionelle Änderung

In Zeile 541 Flotten gibt es große Potentiale für E-Autos - hier sollte BEratung Beratung und ... Bitte BEratung mit Beratung ersetzen.

beim Kapitel 30 emissionsfreie Städte bis 2030 ist die Zahl 1000 in der 2. letzten Zeile verloren gegangen.

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 441 bis 443 einfügen:

Einwohner*in jedes Jahrzehnt um ein Drittel zu senken, so dass wir 2050 bei den vom Umweltbundesamt empfohlenen 150 PKW pro 1000 Einwohner*in stehen. Dadurch entsteht auch mehr Platz fürs Leben in unseren Städten.

Von Zeile 495 bis 497 einfügen:

der Planung begonnene oder sich erst im Vorplanungsstadium befindliche Projekte des BVWPs 2030 und des Landesstraßenbedarfsplans ist notwendig. [Leerzeichen] Straßen NRW muss auf Nachhaltigkeitsziele verpflichtet werden, dazu gehört auch, den Straßen-

Von Zeile 540 bis 542:

Gebäuden hemmt den Durchbruch der Elektromobilität. Besonders in gewerblichen Flotten gibt es große Potentiale für E-Autos - hier sollte <u>BEBe</u>ratung und Förderung vorrangig ansetzen.

Unterstützer*innen

Andreas Falkowski (KV Rhein-Sieg); Kevin Liebig (KV Köln); Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

VE-1-498 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Nyke Slawik (KV Leverkusen)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 497 bis 498 einfügen:

auf Nachhaltigkeitsziele verpflichtet werden, dazu gehört auch, den Straßen-Verkehr ingesamt zu reduzieren.

Bundesverkehrswegeplan: Stopp der Mega-Autobahn-Ausbauten und Neuplanung für Schiene und Rad

Der von Union und SPD im Jahr 2016 im Bundestag beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält zahllose Neu- und Ausbauprojekte an Bundesautobahnen und -straßen. Schon heute werden 20 Prozent aller Fahrleistungen Deutschlands in NRW erbracht. In der Summe stehen die Ausbaupläne des Bundesverkehrswegeplans Klimaschutzzielen diametral entgegen und vereiteln eine konsequente Verkehrswende.

Auf den Straßenneu- und Ausbau folgt nicht nur zusätzlicher Autoverkehr und weitere CO2-Emmissionen, es werden auch unzählige Hektar Land, Wald und Offenflächen, zerstört. Wertvolle Biotope werden vernichtet und Wohnhäuser werden den Straßen weichen müssen, nachdem ihre Bewohner*innen enteignet und vertrieben worden sind. Nach der Inbetriebnahme oder Erweiterung sind die Straßen und Autobahnen dann eine erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung für Anwohner*innen.

Die den Planungen zugrundeliegenden Verkehrsprognosen für die kommenden Jahre gehen von einem starken Wachstum des Auto- und Güterverkehrs auf den Straßen NRWs aus. Wir GRÜNE halten es jedoch für falsch, in Zeiten der Klimakrise dieser Herausforderung mit dem (Aus-)bau weiterer Straßen zu begegnen. Deshalb fordern wir eine grundlegende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans, um ihn an die Ziele einer Verkehrswende anzupassen. Dazu gehört auch einen Umschichtung der Haushaltsmittel weg vom Straßen- hin zum Schienen und Radwegebau, so dass Straßen(aus)bauprojekte gestoppt werden können.

Durch NRW zieht sich bereits heute ein dichtes Netz von Straßen und Autobahnen, welches durch fast 300 Projekte des Bundesverkehrswegeplans, noch dichter würde. Die Belastung für unser Bundesland mit rund 18 Mio. Einwohner*innen nimmt dabei zu. Die meisten Großstädte und Landesteile, und damit der Großteil der Bürger*innen NRWs, sind dabei unmittelbar von den Planungen betroffen:

- mit dem Ausbau der A1 von Münster bis Kamen, in Leverkusen und in der Eifel
- mit dem achtspurigen Ausbau der A3, von Leverkusen über Solingen, den Kreis Mettmann & Oberhausen
- mit dem Ausbau der A52 durch Essen auf einer neuen Trasse
- mit dem Weiterbau der A46 im Sauerland
- mit dem mehrspurigen Neubau der B8 in Wesel
- mit dem sechsspurigen Ausbau der A40 mitten durch die Metropole Ruhr
- mit dem sechspurigen Ausbau der A59 in Duisburg im Stile einer 60er Jahre Hochtrasse
- mit dem geplanten Bau einer neuen Autobahnbrücke zwischen Köln & Bonn (Rheinspange 553)
- mit dem geplanten Ausbau der A4 und der Diskussion über einen Abriss der Rodenkirchener Brücke in Köln
- mit dem geplanten 6-Spurigen Ausbau der A565 in Bonn ("Tausendfüßler")

um nur einige Projekte und ihr Ausmaß zu benennen und zu veranschaulichen.

Begründung

Die Forderung nach dem Klima-Moratorium und der Revidierung des Bundesverkehrswegeplan begrüßen wir sehr. Als GRÜNE aus Betroffenen Kommunen ist es uns aber ein wichtiges Anliegen, auch einige konkrete Projekte zu benennen und zu verdeutlichen, dass sehr viele Menschen in NRW von den Neubau- und Ausbauplänen bei Autobahnen betroffenen sind.

Unterstützer*innen

Patrick Voss (KV Wesel); Ina Besche-Krastl (KV Mettmann); Sven Lehmann (KV Köln); Tim Dobnik (KV Oberhausen); Kai Gehring (KV Essen); Michael Röls (KV Dortmund); Kevin Galuszka (KV Duisburg); Kathrin-Rosa Rose (KV Mülheim); Hans Bischoff (KV Bochum); Jule Wenzel (KV Duisburg); Louisa Baumann (KV Oberhausen); Leon Schlömer (KV Köln); Solveigh Zieger (KV Mettmann); Norbert Stapper (KV Mettmann); Claudia Wiese (KV Leverkusen); Anja Boenke (KV Leverkusen); Timon Carl Noël Oerder (KV Leverkusen); Stefan Dantinger (KV Mettmann); Marc Tell Nohl (KV Rhein-Berg); Felix Lütke (KV Duisburg); Alexander Schulze (KV Mettmann); Katrin Lögering (KV Dortmund); Annerose Rohde (KV Mettmann); Stefan Pausch (KV Leverkusen); Malte Braun (KV Köln); Werner Gehrke (KV Leverkusen); Dirk Niemeyer (KV Mettmann); Dirk Kapell (KV Mettmann); Marvin Rübhagen (KV Bochum); Lukas Garbe (KV Leverkusen); Carsten Nummert (KV Mettmann); Kevin Liebig (KV Köln); Jenny Brunner (KV Dortmund); Bettina Miserius (KV Leverkusen); Jörn-Eric Morgenroth (KV Mettmann); Christoph Kühl (KV Leverkusen); Gerd Wölwer (KV Leverkusen); Oliver Linsel (KV Mülheim); Michael Hill (KV Leverkusen); Paulina Jipps (KV Mettmann); Tina Guenther (KV Mettmann); Fabian Hantke (KV Leverkusen); Gerrit Heil (KV Unna); Michael Sacher (KV Unna); Michael Wiese (KV Leverkusen); Tabea Haberpursch (KV Mettmann); Fabian Müller (KV Münster); Schabestan Gafori (KV Mettmann); Sandra Ernst (KV Mettmann); Robin Schmidt (KV Mülheim); Beate Barabasch (KV Mettmann); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

VE-1-223 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Landesvorstand Grüne Jugend NRW, Katharina Müller

Beschlussdatum: 13.02.2021

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 222 bis 224 einfügen:

Personengruppen, angefangen mit einem kostenfreien Ticket für Schüler*innen und junge Menschen bis 18 Jahre. Ein weiterer Schritt soll die Erhöhung der Zuschüsse für das landesweite Azubiticket sein, welches im Schnitt mit 80€ pro Monat doppelt so teuer wie das Student*innenticket ist. Eine Angleichung der Preise und somit eine Senkung der Kosten für das Azubiticket ist dringend nötig. Eine Absenkung auf max. 30€ im Monat halten wir für angemessen. Allerdings steigen auch die Preise für das Student*innenticket jedes Jahr, hier ist ebenfalls einen starke finanzielle Unterstützung des Landes nötig, so dass für Studierende max. Kosten Höhe von 30€ pro Monat anfallen und ein Semesterticket so nicht teurer als 180€ pro Semester wird. Wir bauen soziale Ticketangebote sowie das Jobticket aus und machen dieses Schritt für Schritt zur Pflicht für öffentliche

Begründung

Für Studierende und Azubis sehen wir es zwingend notwendig, die Kosten für den ÖPNV zu senken, beide Gruppen wenig Gehalt, aber vergleichweise hohe Kosten im Studium und in der Ausbildung haben. Für das Azubiticket fallen monatlich kosten in Höhe von circa 80 € an. Zwar soll der/die Arbeitger*in das Ticket bezuschussen, doch das nicht die Regel. Bei Auszubildendenvergütungen, von denen es sich so schon kaum leben lässt, wird ein regelmäßiges nutzen des ÖPNV eher ein Privileg statt ein Selbstverständnis. Auch die Kosten für das Studenten*innenticket steigt jedes Semester anwir sehen hier die Forderung nach einer Deckelung und einer Angleichung der Preise für notwendig an.

AzubiTicket in Nordrhein-Westfalen - IHK Nord Westfalen (ihk-nordwestfalen.de)

Unterstützer*innen

Katrin Lögering (KV Dortmund); Jenny Brunner (KV Dortmund); Fabian Müller (KV Münster); Kevin Liebig (KV Köln); Nyke Slawik (KV Leverkusen); Fabian Hantke (KV Leverkusen); Martin Metz (KV Rhein-Sieg); Michelle Jura (KV Dortmund); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

VE-1-553 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Horst Lautenschläger (KV Herne)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 552 bis 563:

setzen uns für die Reaktivierung alter Gleisanschlüsse für die Industrie ein. Wir schaffen Förderprogramme für multimodale Verkehre, damit vorhandene Technik den Warenumschlag und Einzelverkehre günstiger macht. Die Digitalisierung macht hier vieles möglich. Eine Mautbefreiung für kombinierte Verkehre rund 50km um Häfen und Güterbahnhöfe kostet nicht viel, ermöglicht aber, dass sich Multimodalität im Güterverkehr rechnet. Dies ist gut für das Klima und die Personalnot im Logistikgewerbe. Darüber hinaus sind die sozialen Regeln des EU-Mobilitätspaketes eine Chance für die Logistik. Das Kabinenschlafverbot wird Liniendienste im LKW-Verkehr befördern und die Nachfrage nach stadtnahen Logistikflächen erhöhen. Dies ist die Gelegenheit mit der Logistikbranche an nachhaltigen Logistikketten zu Schiffs- und Bahntransporte, die im Wettbewerb gegen LKW-Frachtführer benachteiligt sind. Wir möchten mit der Logistikbranche an nachhaltigen Logistikketten arbeiten, zu denen auch die unterirdische Röhrenpost für Paletten in den Städten und alternative Antriebe gehören.

Von Zeile 583 bis 585:

Adresse beim Onlineshoppen werden, dafür muss er sich entsprechend verknüpfen. Und die Lieferungviele Lieferungen auf der letzten Meile kannkönnen mit dem Lastenrad erfolgen. Dafür fördern wir eine kluge Citylogistik, bei der die Lieferdienste miteinander

Von Zeile 588 bis 589 einfügen:

Flugverkehr <u>- für Personen und Güter -</u> ist ein Bestandteil gesellschaftlicher Mobilität. Gleichzeitig stellen Lärm und Emissionen eine starke Belastung für Mensch und Umwelt dar. Der

Von Zeile 601 bis 604:

werden. Auch den Trend zu regionalem Tourismus in Corona-Zeiten gilt es zu verstetigen. Auf Kurz- und Mittelstrecken wollen wir erreichen, dass ReisenPersonen- und Logistik Güterverkehr künftig durch umweltfreundlichere Formen der Mobilität wie der Bahn Mobilität, insbesondere per Bahn, abgewickelt werden und die Emissionen und Umweltbelastungen der Branche

Von Zeile 609 bis 614:

klimaneutral werden kann. Deshalb ist es so wichtig, Alternativen zum Fliegen zu fördern: Flugstrecken unter 500 km müssen bis 2035 komplett durch Bahnreisen ersetzt werden. Ein Ausbau des Schienennetzes muss prioritär erfolgen, um die Fahrzeit zwischen möglichst vielen Orten auf max. vier Stunden zu senken und um die Kapazität und die Verlässlichkeit zu steigern. Reisen auf einer Gesamtentfernung von unter 500 km müssen bis 2035 komplett ohne Flugverkehr bewältigt werden. Hierfür ist das Schienennetz so auszubauen, dass die Fahrzeit zwischen möglichst vielen Orten auf max. vier Stunden gesenkt und die Kapazität und die Verlässlichkeit des Verkehrsangebots gesteigert wird. Außerdem fordern wir die Reaktivierung der europäischen Nachtzugstrecken.

Begründung

1. Die gestrichenen Passagen zum Güterverkehr erwecken den Anschein mangelnder Wirtschaftskompetenz der GRÜNEN.

- 2. Auf der letzten Meile kann nicht jedes Gut per Lastenfahrrad befördert werden.
- 3. Die Bahn ist nicht die einzige Alternative zum Flugzeug. Manchmal ist die beste Alternative das Auto, ggf. in Form des Taxi.

Unterstützer*innen

Robin Schmidt (KV Mülheim)

VE-1-039 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martina Lilla-Oblong (KV Gelsenkirchen)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 38 bis 40 einfügen:

Alt und Menschen mit Behinderungen – diese täglichen Wege sicher und komfortabel zu Fuß und mit dem Rad zurücklegen können. Dafür schaffen wir lebenswerte <u>barrierearme</u> Innenstädte und mehr Platz für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen. Bei

Von Zeile 42 bis 46:

vernetzte, geteilte und emissionsfreie Verkehrsmittel. Unser Ziel ist, dass alle Menschen in NRW auch ohne eignes Auto mobil sein und teilhaben können, beenden die jahrzehntelange autofixierte Politik in Nordrhein-Westfalen und fördern die Verkehrsmittel, die unserer Gesundheit, unserer Umwelt und unserem Zusammenleben gugut tun. Dabei haben wir auch Zugänglichkeit und Barrierefreiheit von Haltestellen, Bahnhöfen und Verkehrsmitteln im Blick - denn dies hilft nicht nur Menschen mit Behinderung, sondern allen.

Begründung

Wir als GRÜNE sollten deutlich hervorheben, dass Barrierefreiheit uns ein wichtiges Anliegen ist, das überall berücksichtigt werden sollte. Wo Busse und Bahnen für Rolli-Fahrer:innen barrierefrei zugänglich sind, haben es auch Menschen mit Gehbeeinträchtigungen, mit Rollatoren oder Kinderwagen usw. leichter. Wo Gleise und Haltestellen barrierearm zugänglich sind, lässt sich auch das Fahrrad leichter mitnehmen. Ebenso kommen optische oder akustische Signale für Menschen mit Höroder Sehbeeinträchtigung letztlich allen zugute. Die UN-Behindertenrechtskonvention verpflichtet auch unser Land dazu, für gleichberechtigte Teilhabe und Inklusion zu sorgen.

Unterstützer*innen

Sven Lehmann (KV Köln); Manni Beck (KV Gelsenkirchen); Klaus-Dieter Seiffert (KV Gelsenkirchen); Gertrud Welper (KV Borken); Fabian Müller (KV Münster)

VE-1-121 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martina Lilla-Oblong (KV Gelsenkirchen)

Änderungsantrag zu VE-1

In Zeile 121 einfügen:

Qualitäts- und Ausbauoffensive für Bus und Bahn

Von Zeile 136 bis 137 einfügen:

Einkaufsmöglichkeiten, Verwaltungs- und Bürogebäuden, um kurze Wege zu gewährleisten. So wird das Pendeln mit Bus und Bahn zusätzlich attraktiv. <u>Dazu gehört auch die Verfügbarkeit von Toiletten an Bahnhöfen, Knotenpunkten sowie in S-Bahnen.</u>

Begründung

Gerade in Corona-Zeiten, wo es nicht möglich ist, in Cafés, Restaurants oder Kneipen einzukehren, fällt der Mangel an WC-Anlagen besonders auf, wenn man von A nach B unterwegs ist. Inzwischen gibt es zwar in der einen oder anderen S-Bahn-Linie ein WC - aber längst nicht auf allen Linien. Auch in den Zügen sind die WCs häufig defekt oder verschlossen. Nur an größeren Bahnhöfen gibt es überhaupt Toilettenanlagen. Das ist kein guter Zustand. In Japan gehören saubere WCs in jeder U-Bahn-Station zum Standard. Es wäre schön, wenn dies auch bei uns selbstverständlich mitgedacht und -geplant würde. (Ach so, und das fehlende 's' bei Qualitätsoffensive habe ich nebenbei entdeckt und schlage vor, dies als redaktionelle Änderung zu übernehmen. Danke!)

Unterstützer*innen

Sven Lehmann (KV Köln); Manni Beck (Kv Gelsenkirchen); Klaus-Dieter Seiffert (KV Gelsenkirchen); Gertrud Welper (KV Borken); Martin Metz (KV Rhein-Sieg); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

VE-1-542 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Horst Lautenschläger (KV Herne)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 541 bis 542 einfügen:

Flotten gibt es große Potentiale für E-Autos - hier sollte BEratung und Förderung vorrangig ansetzen. Mit den Vorteilen der Antriebswende für die Gesundung der europäischen Umwelt verbessert sich nichts an den schlimmen Verhältnissen bei der Beschaffung mancher Rohstoffe, z.B. Lithium, Kobalt, Seltene Erden, Graphit, Nickel, Kupfer, Mangan, Aluminium. Deshalb wollen wir GRÜNE auch eine Rohstoffwende, die mit EU-Maßnahmen zur Einhaltung umwelt- und menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in den Lieferketten einhergeht. Denn unser Wohlstand darf nicht auf Zwangsarbeit, Sklaverei, Vertreibungen und anderen untragbaren Verhältnissen in den Ursprungsländern aufgebaut werden.

Begründung

Die geforderte Antriebswende muss unbedingt zusammen mit einer Rohstoffwende eingeleitet werden, weil europäische Vorteile nicht zum Nachteil ausländischer Wohlstandshelfer*innen sein dürfen.

Unterstützer*innen

Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

VE-1-027 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Horst Lautenschläger (KV Herne)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 27 bis 28 einfügen:

1. Den Personenverkehr menschenfreundlicher machen - lokal und regional

Die Verkehrswende ist machbar. Mobil sein und gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz und für saubere Luft leisten – das lässt sich vereinbaren. Immer

Von Zeile 45 bis 46:

Verkehrsmittel, die unserer Gesundheit, unserer Umwelt und unserem Zusammenleben quaut tun.

In Zeile 60 löschen:

Wir machen die Zwanziger zum Jahrzehnt der Schiene

Von Zeile 74 bis 75:

Bus und Bahn - sicher durch die Pandemie

2. Verkehrsdichte entzerren - für Sicherheit in der Pandemie, mit Mobilitätsgarantie

Von Zeile 121 bis 122:

Qualität- und Ausbauoffensive für Bus und Bahn

3. Reisekomfort und Sicherheit im ÖPNV erhöhen, mit ordentlichen Bahnhöfen

Von Zeile 145 bis 146:

Öffentliches Geld für öffentlichen Nahverkehr!

4. Bund und Land müssen deutlich mehr in Verkehrsinfrastruktur investieren

Von Zeile 186 bis 187 einfügen:

5. Den ÖPNV landesweit ausbauen: mit einheitlichen Tarifen, auch grenzüberschreitend

In Zeile 196 löschen:

Mobilität Grenzenlos denken

Von Zeile 241 bis 242:

Multimodale Mobilität fürs Umland und die ländlichen Räume

6. Den ländlichen Raum besser versorgen: mit Bus und Bahn und Carsharing

Von Zeile 284 bis 285:

Bus und Bahn in den Ballungsräumen ausbauen

7. S-Bahn-Netz verdoppeln, Streckenstilllegungen verhindern

Von Zeile 320 bis 321:

Freie Fahrt fürs Fahrrad

8. Radwegenetz neu gestalten

Von Zeile 376 bis 377 einfügen:

9. ÖPNV und Radverkehr verknüpfen

Von Zeile 385 bis 387 einfügen:

den Fernverkehrszügen der Bahn. An Mobilstationen entstehen sichere Fahrradabstellmöglichkeiten und stehen Leihfahrräder zur Verfügung.

10. In der Stadt: Mehr Platz für Menschen als für Autos schaffen [Zeilenumbruch]

Außerdem wollen wir den Bau von Fahrradgaragen fördern und Autoparkhäuser auch für das

Von Zeile 400 bis 401:

Digitalisierung für die Verkehrswende richtig nutzen

11. Digitalisierung richtig einsetzen: mit Mobilitätsplattformen

Von Zeile 412 bis 413:

30 emissionsfreie Städte bis 2030

12. Fußverkehrskonzepte für 30 Pionierstädte errichten

Von Zeile 424 bis 425 löschen:

Eine wichtige Rolle spielt auch das Zufußgehen. Es ist nicht nur gesund, umweltfreundlich und kostenlos – um mehr Fußverkehr zu fördern, braucht es auch

Von Zeile 444 bis 445:

Zeit für echte Planungsbeschleunigung und -vereinfachung

13. Neue Mobilitätsroutinen in Planungs- und Genehmigungsbehörden einführen

In Zeile 457 löschen:

Verkehrswende braucht Kommunikation und neue Routinen

Von Zeile 471 bis 472:

Straßen: Erhalt vor Neubau und Klimamoratorium

14. Verkehrsinfrastruktur an geringeren Autoverkehr anpassen

Von Zeile 498 bis 499 einfügen:

15. Inner- und außerörtlich: neue Regelgeschwindigkeiten einführen

Von Zeile 507 bis 508:

E-Mobilität und Ladeinfrastruktur ausbauen

16. Für eine Antriebswende: E-Mobilität und Ladeinfrastruktur ausbauen

Von Zeile 543 bis 544:

Zukunft des Güterverkehrs

17. Straßengüterverkehr viel stärker durch Eisenbahn oder Schiff verringern

Von Zeile 567 bis 568:

Einzelhandel ist das neue Online

18. Kluge Citylogistik, Einzelhandel online verknüpfen, keine kostenlosen Retouren

Von Zeile 587 bis 588:

Flugverkehr reduzieren und emissionsärmer und leiser machen

19. Flugverkehr auf Kurz- und Mittelstrecken auf die Schiene verlagern

Von Zeile 614 bis 615 einfügen:

20. Luftverkehrs-Infrastruktur, -Antriebskonzepte und -Besteuerung verändern

Begründung

Der ausführliche Antragstext braucht eine Gliederung unter Nennung seiner 20 zentralen, aussagestarken, sich gut ergänzenden Botschaften. In den neuen Überschriften sollen konkrete Maßnahmen erkennbar sein. Dadurch wird auch die Vielfalt der Textinhalte besser verständlich. In der ursprünglichen Fassung sieht man den Wald vor lauter Bäumen nicht. Insbesondere der erste Untertitel 'Wir machen die Zwanziger zum Jahrzehnt der Schiene' bildet tatsächlich nicht den Inhalt des Textes ab und führt die Leser*innen in die Irre.

VE-1-592 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Peter Pütz (KV Bielefeld)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 592 bis 593:

Grüne Flugverkehrspolitik basiert auf einem <u>Dreiklang</u>Vierklang: <u>Den Flugverkehr insgesamt reduzieren</u>, einen großen Teil des <u>verbleibenden</u> Flugverkehrs durch klimafreundliche Fortbewegungsmittel ersetzen; den

Begründung

Auf die Schiene verlagern lassen sich viele innereuropäische Flüge, für Langstreckenflüge gilt das kaum. Da Langstreckenflüge sind per se umweltschädlich sind, egal mit welchem Treibstoff (https://www.klimareporter.de/verkehr/klimaneutrales-fliegen-in-weiter-ferne), sollte unser Fokus auf der Reduktion von Flügen liegen (wie es auch in der Überschrift steht), einige Maßnahmen dazu werden ja auch in den nächsten Abschnitten erläutert.

Unterstützer*innen

Franz Purucker (BielefeldKV); Mariella Gronenthal (KV Bielefeld); Paul-Patrick Muschiol (KV Viersen); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein); Lisa Brockerhoff (KV Bielefeld)

VE-1-596 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Peter Pütz (KV Bielefeld)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 595 bis 597 einfügen:

reduzieren. Für uns ist klar: In einer globalisierten Welt brauchen wir Flugverkehr weiterhin, aber in einem viel geringerem Umfang. Wir kämpfen gegen die Klimakrise und Fluglärm, und nicht gegen den Luftverkehr an sich.

Begründung

Die Reduktion des Flugverkehrs muss in einem drastischen Maße passieren, da es weder klimafreundlichen noch ressourcenschonenden Flugverkehr gibt (https://www.klimareporter.de/verkehr/klimaneutrales-fliegen-in-weiter-ferne).

Unterstützer*innen

Lisa Brockerhoff (KV Bielefeld); Mariella Gronenthal (KV Bielefeld); Martin Metz (KV Rhein-Sieg); Paul-Patrick Muschiol (KV Viersen); Robin Schmidt (KV Mülheim); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

VE-1-619 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Peter Pütz (KV Bielefeld)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 618 bis 620:

vertretbar. Für defizitäre Flughäfen soll es weder von Seite des Landes noch der Kommunen öffentliche Zuschüsse geben. Die Zeiten des Wachstums Es ist absehbar, dass sie in ihrer derzeitigen Form keine Zukunft haben. Wir lassen die betroffenen Arbeitnehmer*innen nicht allein und unterstützen die Kommunen bei der Flughäfen sind vorbei Entwicklung kluger Nachnutzungskonzepte.

Begründung

Ohne öffentliche Unterstützung sind einige Flughäfen in NRW wirtschaftlich nicht überlebensfähig, deshalb sollten wir offen die Folgen ansprechen und den Arbeitnehmer*innen, die von den unausweichlichen Flughafenschließungen betroffen sind, etwas die Angst nehmen.

Unterstützer*innen

Mariella Gronenthal (KV Bielefeld); Lisa Brockerhoff (KV Bielefeld)

VE-1-622 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Peter Pütz (KV Bielefeld)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 621 bis 626:

Flugzeugbauer, Fluggesellschaften sowie Flughäfen können viel dafür tun, den Luftverkehr klimagerechtweniger klimaschädlich und leiser zu machen. Forschungen zeigen, dass batterieelektrische Flugzeuge mit vielen Rotoren leiser und klimagerechtweniger klimaschädlich sein können. Neue Antriebskonzepte, synthetische Kraftstoffe und neue direkte Flugrouten können dazu beitragen, den Flugverkehr klimagerechtweniger klimaschädlich zu machen. Wir brauchen den Single-European-Sky, Konzepte für Direktflüge mit Batterien und

Begründung

"Weniger klimaschädlich" passt besser, da Fliegen immer ressourcenintensiv ist und da CO2-Fliegen nicht klimaneutrales Fliegen bedeutet: https://www.klimareporter.de/verkehr/klimaneutrales-fliegen-in-weiter-ferne. Der Begriff "klimagerecht" passt hingegen nicht zu einer klimaschädlichen Luxus-Tätigkeit, die nur ein Bruchteil der Weltbevölkerung überhaupt in Anspruch nehmen kann und damit die Lebensgrundlagen auch und insbesondere derer gefährdet, die nie ein Flugzeug besteigen werden.

Außerdem kann ein Flugzeug nie leise sein, sondern nur leiser, wie es auch im nächsten Satz richtigerweise steht.

Unterstützer*innen

Mariella Gronenthal (KV Bielefeld); Paul-Patrick Muschiol (KV Viersen); Robin Schmidt (KV Mülheim); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein); Lisa Brockerhoff (KV Bielefeld)

VE-1-399 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: KV Mülheim an der Ruhr

Beschlussdatum: 22.02.2021

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 398 bis 399 einfügen:

abgemeldet wird. Unabhängig davon fördern wir den Kauf von Lastenrädern, sowohl für den Privatgebrauch als auch für Betriebe und Unternehmen.

Damit sämtliche Fahrrad-Typen über auch über Herstellerverpflichtungen hinaus verkehrssicher und nutzbar bleiben, bedarf es außerdem einer Förderung der Qualifizierungsmöglichkeiten für Werkstattpersonal.

Begründung

Dienstradleasing und Lastenradförderungen bewegen Menschen zum Radfahren und sorgen für einen Boom im Einzelhandel. Während Zweiradhandel und Werkstätten bereits händeringend nach Fachpersonal suchen, wächst mit jedem verkauften Rad auch die Nachfrage nach fachgerechtem Service.

Das Spektrum an Service- und Reparaturbedarfen hat sich mit dem "E-Bike-Boom" ebenfalls verbreitert, ohne dass die Hersteller aktuell ausreichend Schulungsangebote für entsprechende Interessent*innen anbieten.

Hilft man hier nicht nach, stehen nach Ablauf von Gewährleistung und Garantie viele Fahrradbesitzer*innen ohne kompetenten Servicepartner da. Schon jetzt weigern sich viele lokale Dienstleister Lastenfahrräder zu reparieren, sie hätten keinen Platz dafür in der Werkstatt oder seien fachlich überfragt. Die Konsequenz eines über Wochen defekten Rades ist die Nutzung des Autos und ein Ausbremsen der Mobilitätswende.

Möchte man das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel verstanden wissen, gilt dies nicht nur im Sinne der Verkehrssicherheit auch für den Zugang zu Wartung und Service.

Parallel zur Anschaffung hochwertiger Fahrräder sollten daher auch die Aus- und Weiterbildung lokaler Fachleute, sowie das Weiterbildungsangebot in diesem Bereich gefördert werden.

VE-1-506 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: KV Mülheim an der Ruhr, Axel Hercher

Beschlussdatum: 22.02.2021

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 505 bis 506 einfügen:

entsprechende Modellversuche auf Autobahnen in NRW zu starten. Innerorts setzen wir uns für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ein, auf Landstraßen für Tempo 80.

Lärmschutz

Lärm stresst und macht krank. Insbesondere der Verkehrslärm von Straßen, Schienen und Flugzeugen schränkt die Lebensqualität vieler Bürgerinnen und Bürgern erheblich ein. Einer repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes (Februar 2020) zufolge steht beim Verkehrslärm an erster Stelle der Straßenverkehr (75%), gefolgt von Fluglärm (42%) und Bahnlärm (35%).

<u>Der von der großen Koalition erstellte Bundesverkehrswegeplan 2030 betoniert die Verkehrspolitik für Jahre. Der massive Neubau von Bundesstraßen und Autobahnen erhöht die Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Verkehrslärm.</u>

Das Problem ist, dass bisher Menschen an Bestandsstrecken keinen Anspruch auf Lärmschutz haben, dass Lärm nicht verkehrsträgerübergreifend beurteilt wird und dass sich Lärmschutzmaßnahmen an Durchschnittswerten und nicht an Maximalpegeln orientieren.

Am besten ist es, den Lärm direkt an der Quelle abzustellen – also an den Fahr- und Flugzeugen. Wir wollen daher Vorfahrt für aktiven Lärmschutz bei Schienen-, Flug- und Straßenverkehr. Außerdem brauchen wir Fahrzeuge, die weniger Lärm verursachen. Die Kommunen benötigen einen größeren Ermessens- und Entscheidungsspielraum, um Geschwindigkeiten anzupassen.

Zusätzlich muss der Lärmschutz verstärkt werden. Wir treten dafür ein, dass ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge nicht nur für den Aus- und Neubau von Straßen und Schienenwegen gilt. An bestehenden Straßen und Schienenwegen fehlt der Rechtsanspruch auf Lärmschutz. Lärmsanierung findet hier nur nach Kassenlage statt.

Unterstützer*innen

Martin Metz (KV Rhein-Sieg); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

 $VE-1-001~{\mbox{GR\"{U}}}$ NE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Paul-Patrick Muschiol (KV Viersen)

Redaktionelle Änderung

Redaktionell

- 1. Nummerierung der Kapitel sowie Einfügen eines Inhaltsverzeichnisses
- 2. Einheitliche Schreibweise von Home-Office, Homeoffice, Home Office
- 3.43 eigenes

Unterstützer*innen

Maria Dittrich (KV Viersen); Klaus Behrla (KV Viersen)

VE-1-115 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Paul-Patrick Muschiol (KV Viersen)

Titel

Ändern in:

GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land; hier: Bürgerbusse

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 114 bis 116 einfügen:

• zwangsläufig, dass im Stundentakt leere Busse durch die Dörfer gondeln müssen. Flexible Bedienkonzepte via App, traditionelle Ruf- oder <u>überörtliche</u> Bürgerbusse sind gute begleitende Angebote dort, wo ein attraktiv

Von Zeile 282 bis 283 einfügen:

Angebote setzt. Deshalb fördern wir Labore für automatisierte Shuttles in den ländlichen Räumen.

<u>Bürgerbusse sollen bei Ersatzbeschaffungen grundsätzlich auf Elektrobetrieb umgestellt und stärker als Bürgerbusse mit konventioneller Antriebstechnik gefördert werden.</u>

Begründung

- 1) Bürgerbusse und ÖPNV sind keine Konkurrenz, sondern schließen Lücken und ergänzen sich. Um Bürgerbusse noch effektiver einzusetzen müssen die bestehenden Regelungen, dass Bürgerbusse nicht in Konkurrenz zum ÖPNV treten dürfen erleichtert werden.
- 2) Die Vorbehalte gegenüber e-Bürgerbussen sind leider immer noch stark vorhanden. Es braucht eine stärkere Unterstützung und Förderung von e-Bürgerbussen im Vergleich zu Bürgerbussen mit konventioneller Antriebstechnik. Etwaige Einschränkungen hinsichtlich der Beförderung von Personen für Fahrer*innen mit der Führerscheinklasse B (früher: 3) sind auf das höhere Gesamtgewicht von e-Bussen entsprechend anzupassen.

Unterstützer*innen

Maria Dittrich (KV Viersen); Klaus Behrla (KV Viersen)

VE-1-139 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Paul-Patrick Muschiol (KV Viersen)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 138 bis 141:

Auch Komfort und Sicherheit beim Reisen sind wichtig, damit Bus und Bahn attraktiv werden. Wir fördern windgeschützte Wartebereiche auf den Bahnsteigen sowie beheizte und geschlossene Wartebereiche und Bahnhof. Ebenfalls verbessern wir die Sauberkeit in den Sanitärbereichen in Bahnhöfen und Zügen. Zudem sorgen wir für ausreichende Infrastruktur zur Einhaltung der notwendigen

Begründung

Als langjähriger Bahnfahrer würde ich einen windgeschützten Wartebereich auf den Bahnsteigen stark begrüßen. Eine Beheizung der Wartebereichen auf den Bahnsteigen ist aus Kosten- und Energieverbrauchsgründen nicht notwendig.

Unterstützer*innen

Maria Dittrich (KV Viersen); Klaus Behrla (KV Viersen)

VE-1-337 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Paul-Patrick Muschiol (KV Viersen)

Titel

Ändern in:

GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land; hier: Fahrräder

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 336 bis 338 einfügen:

ausgebaute Wege, Grüne Welle für Fahrräder, ausreichende Stellplätze und Verknüpfung mit dem ÖPNV etc. komfortabler, schneller und sicherer gemacht. Wir befürworten innerstädtische Straßen, auf denen Fahrradfahrer und Autofahrer gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sind. Wir wollen, dass auch NRW in Sachen Radverkehr endlich auf die Überholspur wechselt.

Von Zeile 365 bis 367 einfügen:

viele Menschen fühlen sich zu unsicher, das Rad für ihre Wege zu nutzen und sich auf schmalen Radwegen oder im dichten Autoverkehr zu bewegen. Aus diesen Gründen wünschen wir uns eine verstärkte Umwidmung von engen Straßen zu Einbahnstraßen, um den gewonnenen Platz für Fahrradfahrer in beide Richtungen sicherzustellen. Im Idealfall sind Fahrradstraßen einzurichten. Radfahrende haben kein "Blechkleid", das sie vor Unfällen schützt. In der Unfallstatistik sind

Begründung

- zu 1) Nur durch eine konsequente Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer wird es gelingen mehr Verkehrsteilnehmer von den Vorzügen des Fahrrades zu überzeugen. Zur Reduzierung von Unfällen ist ebenfalls eine Reduzierung der innerörtlichen Geschwindigkeit (siehe Zeile 506) notwendig.
- 2) Einbahnstraßen und Fahrradstraßen tragen zu einer Reduzierung des Autoverkehrs bei. Durch das zusätzliche Platzangebot werden kritische Situationen entschärft. Die Attraktivität des Fahrradfahrens sinkt durch weniger Gefahrensituationen und durch das schnellere Erreichen von Zielen im Vergleich zum Autoverkehr. Zur Reduzierung von Unfällen ist ebenfalls eine Reduzierung der Geschwindigkeit (siehe Zeile 506) in den entsprechenden Einbahnstraßen notwendig.

Unterstützer*innen

Maria Dittrich (KV Viersen); Klaus Behrla (KV Viersen); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

Digitaler Landesparteirat von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am 16.11.2020

 $VE-1-040\;\text{GR\"{U}}\text{NE}\;\text{Verkehrswende}$ in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 39 bis 41:

zu Fuß und mit dem Rad zurücklegen können. Dafür schaffen wir lebenswerte Innenstädte Städte, Gemeinden und Dörfer, und mehr Platz für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen. Bei längeren Strecken setzen wir auf ein starkes Netz aus Bus und Bahn und auf

Unterstützer*innen

Peter Pütz (KV Bielefeld); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein); Lisa Brockerhoff (KV Bielefeld)

 $VE-1-134\ \text{GR\"{U}}\text{NE}\ \text{Verkehrswende}$ in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 133 bis 136:

Gepäck sowie Sharing-Angebote für Fahr- und Lastenräder, Leihroller und Car-Sharing. In Wir wollen, dass in den kommenden Jahren wollen wir, dass 400 neue Mobilstationen an allen Bahnhöfen, Haltepunkten und wichtigen Bus- und Bahn-Haltestellen in ganz-NRW neue Mobilstationen entstehen. Um die Bahnhöfe brauchen wir neue, dichte urbane Zentren mit Einkaufsmöglichkeiten, Verwaltungs- und Bürogebäuden, um kurze Wege zu

Begründung

Zum einen ist der Satz, dass wir "in den nächsten Jahren wollen" sicher so nicht gemeint.

Zum andereren sollten Mobilstationen nicht nur an "Bahnhöfen" angelegt werden, sondern auch an Haltepunkten oder z.B. Stadtbahnhaltestellen. Die Zahl 400 erscheint in dem Zusammenhang auch als zu niedrig gegriffen.

VE-1-159 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 158 bis 160 löschen:

haben wir uns lange für eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel für NRW eingesetzt. Nun erhält NRW vom Bund für den Nahverkehr auf Schienen insgesamt etwa sechs Milliarden Euro zusätzlich bis 2031. Mit der Überarbeitung des

Begründung

Die Regionalisierungsmittel werden nicht nur für Nahverkehr auf Schienen verwendet, s. z.B. Schnellbus-Förderung.

VE-1-161 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 160 bis 163 löschen:

etwa sechs Milliarden Euro zusätzlich bis 2031. Mit der Überarbeitung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wird der Ausbau von Bus und Bahn in und rund um die Städte endlich stärker gefördert. Die grünen Forderungen, auch kleinere Vorhaben und die Sanierung bestehender Infrastruktur zu unterstützen,

Begründung

Das GVFG erlaubt auch Investitionsmaßnahmen in ländlichen Räumen.

Unterstützer*innen

Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

Digitaler Landesparteirat von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am 16.11.2020

VE-1-468 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Lisa Brockerhoff (KV Bielefeld)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 467 bis 470:

Mobilitätsmanagement . Hierzu zählen Maßnahmen in Betrieben und großen Bürostandorten, in Schulen und Wohnquartieren oder die Förderung von Neubürger*innen-Informationen in den Kommunen. sowie. Mobilitätsverhalten in Kindes- und Jugendalter ist prägen, daher fördern das zu Fuß gehen und Fahrradfahren durch die Schaffung sicherer Schul- und Freizeitwege. Das Land muss die Kommunen bei dieser wichtigen Aufgabe unterstützen.

Unterstützer*innen

Peter Pütz (KV Bielefeld)

VE-1-251 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 250 bis 253:

Menschen abhängig von ihren Eltern oder einem eigenen Fahrzeug. Und der Mangel an öffentlichem Verkehr kannist für ältere Menschen, die nicht mehr fahren können, existenzbedrohend seineine massive Einschränkung der Lebensqualität und Möglichkeit zur Versorgung und gesellschaftlicher Teilhabe. Doch auch für die Wirtschaft in ländlicheren Regionen ist ein fehlendes ÖPNV-Angebot problematisch und macht sie unattraktiv.

Begründung

Sicher ist der Mangel an ÖPNV-Zugangsmöglichkeiten ein großes Problem, führt aber nicht zum Tod.

Unterstützer*innen

Peter Pütz (KV Bielefeld)

VE-1-310 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 309 bis 311:

und kommunale Bahnen mindestens im S-Bahntakt die S-Bahnstationen direkt anfahren. Hierfür soll das Land die Kommunen finanziell unterstützen und sich an den Betriebskosten beteiligen. Um dazu beizutragen, sind die allgemeinen Mittel des Landes für den kommunalen ÖPNV-Betrieb zu erhöhen.

Begründung

So wie sich die Forderung im Antrag liest, würde das bedeuten, eine eigene Finanzierungsschiene für die Anbindung von SPNV-Stationen aufzusetzen. Das wäre angesichts der Dichte des kommunalen ÖPNV in Ballungsräumen ein immenser bürokratischer Aufwand. Daher sollte allgemein darauf abgestellt werden, die Finanzierung des kommunalen ÖPNV-Betriebs zu verbessern, um auch die Anschlüsse an den SPNV verbessern.

Unterstützer*innen

Deniz Ertin (KV Köln)

 $VE-1-352\ \text{GR\"{U}}\text{NE}\ \text{Verkehrswende}$ in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 351 bis 353 einfügen:

Dafür stellen das Land, die regionalen Gliederungen und die Kommunen jeweils für ihren Bereich verbindliche <u>Bedarfs- bzw.</u> Angebotsplanungen auf. In diesen sind die zur Erreichung der Ziele notwendigen Maßnahmen aufgeführt, entsprechend priorisiert

Begründung

Die Ergänzung erscheint marginal, ist aber von großer Bedeutung. Ein Bedarfsplan des Landes stellt hier (endlich) die Radverkehrsinfrastruktur der Straßeninfrastruktur (Bundesverkehrswegeplan, Landesstraßenbedarfsplan) gleich und hat entsprechende Auswirkungen z.B. auf die Raumordnungspläne.

VE-1-350 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 349 bis 350 einfügen:

mehrspurigen Straßen, breiten markierten Radwegen entlang der Fahrbahnen sowie Fahrradstraßen ausgestaltet werden. Wir wollen auf den zuständigen Ebenen dafür sorgen, dass bei Ersatzneubauten oder Sanierungen von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen immer auch Rad- und Fußwege-Verbindungen mit realisiert werden. Die Finanzierungsregeln und das Planungsrecht wollen wir überprüfen, um dies konsequent durchzusetzen. Langfristig ist unser Ziel, dass an allen übergeordneten Straßen immer auch Infrastruktur für die Nahmobilität vorhanden ist.

Begründung

Dieser Bereich ist in der originären Zuständigkeit von Bund und Land. Viel zu oft werden Baumaßnahmen an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen immer noch vorgenommen ohne dass parallel Fuß- und Radwege gebaut werden. Prominente Beispiele sind Ersatzneubauten für Brücken. Dabei stellt sich u.a. das Planungsrecht und die Finanzierung als problematisch heraus. Gerade das Land sollte hier konsequent erklären, dass größere Infrastrukturmaßnahmen nur noch mit Rad- und Fußwegen geplant werden.

Unterstützer*innen

Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

Digitaler Landesparteirat von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am 16.11.2020

 $VE-1-415\,$ GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 414 bis 416 löschen:

Kommunen sind die wichtigsten Player, wenn es um die Gestaltung von Verkehr geht. In den Rats- und Kreishäusern im ganzen Land setzen wir GRÜNE uns dafür ein, die Verkehrswende vor Ort gelingt. Dafür brauchen Kommunen insgesamt mehr

VE-1-435 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 434 bis 436 einfügen:

Schrittweise wird Parkraum nur noch für emissionsfreie Autos bereitgestellt und insgesamt reduziert. In den städtischen Bereichen mit hohem Parkdruck sollen flächendeckend
Parkraumbewirtschaftungskonzepte aufgestellt werden, welche örtlich angepasste Regelungen vorsehen. Dabei soll der Preis für die Inanspruchnahme öffentlicher Flächen (als Parkgebühren oder für Bewohnerparken) stärker den realen Wert dieses knappen öffentlichen Gutes widerspiegeln. Wir setzen uns in den Städten für den Bau von Quartiersgaragen als Alternative zum Parken im öffentlichen Raum ein. Die bauordnungsrechtlichen Regelungen für Stellplätze wollen wir lokal so anpassen, dass in verdichteten Bereichen eher Raum zum Wohnen und Leben entsteht als für das Abstellen von Kraftfahrzeugen. Falschparken auf Gehwegen muss stärker geahndet werden. Zusammen mit mehr Umweltspuren und komfortablem und gut vernetztem Carsharing

Begründung

Regelungen zu Parkraum und Stellplätzen sind für eine Verkehrswende von besonderer Wichtigkeit und im bisherigen Antrag quasi nicht präsent. Es wird hier ein Vorschlag für eine entsprechende Passage gemacht.

Unterstützer*innen

Robin Schmidt (KV Mülheim); Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

VE-1-496 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 495 bis 497 einfügen:

der Planung begonnene oder sich erst im Vorplanungsstadium befindliche Projekte des BVWPs 2030 und des Landesstraßenbedarfsplans ist notwendig. <u>Auf Landesebene wollen wir den Landesstraßenbedarfsplan endlich neu aufstellen und die Neu- und Ausbauvorhaben massiv reduzieren. Wir setzen uns zudem dafür ein, verstärkt Bundes- und Landesstraßen, die keine bundesoder landesweite Verkehrsbedeutung haben, bei Zahlung eines einmaligen Ausgleichs abzustufen, damit hier für Kommunen nicht falsche Anreize dadurch entstehen, dass die Kosten lokaler Autoverkehre durch Bund und Land gedeckt werden. Straßen NRW muss auf Nachhaltigkeitsziele verpflichtet werden, dazu gehört auch, den Straßen-</u>

Begründung

Der gültige Landesstraßenbedarfsplan ist aus 2006 und sieht noch massiven Straßenneu und -ausbau vor. Dies muss geändert werden.

Zudem existieren viele Bundesstraßen, bei denen parallel Autobahnen verlaufen. Oder Landesstraßen, bei denen in der Nähe Autobahnen oder Bundesstraßen die Alternative für den großräumigen Verkehr sind. Das bedeutet nicht nur, dass teilweise umweltschädlich nach völlig überzogenen Standards gebaut wird. So übernehmen Bund und Land zudem die Kosten für lokalen und regionalen MIV, während die Finanzierung von örtlichen Radwegen oder des ÖPNV weiter Aufgabe der Kommunen ist. Dies führt strukturell in der kommunalen Verkehrspolitik dazu, dass MIV-Maßnahmen begünstigt werden.

VE-1-156 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 155 bis 156 einfügen:

erfüllt werden kann. Hinzu kommen kurzfristige Investitionen, um den öffentlichen Nahverkehr krisenfest und zukunftssicher machen. <u>Dazu gehört auch, für den Klimaschutz und lebenswerte</u> Kommunen, dass Diesel-Züge und Diesel-Busse perspektivisch der Vergangenheit angehören, durch Elektrifizierungen und alternative Antriebe.

Begründung

Das Thema Elektrifizierung von Schienenstrecken und alternative Antriebe für Busse ist ein wichtiges Handlungsfeld für Klimaschutz und Luftreinhaltung, fehlt allerdings bislang im Antrag.

Unterstützer*innen

Jörg Koblenzer (KV Siegen-Wittgenstein)

VE-1-180 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 179 bis 180 einfügen:

Gleichzeitig wollen wir prüfen, ob das Nutzen-Kosten-Kriterium noch zeitgemäß ist und durch Kriterien der Klimawirksamkeit mindestens ergänzt wird. <u>Insgesamt wollen wir die bestehenden Förderprogramme für den ÖPNV überprüfen, vereinfachen und die Antrags- und Genehmigungsverfahren deutlich kommunalfreundlicher gestalten.</u>

Begründung

Die Zahl der Förderprogramme nimmt zu. Gleichzeitig ist das Antragsverfahren, um an eine Förderung z.B. für den ÖPNV-Ausbau zu gelangen, komplex. Dazu zählt das Antragsverfahren, aufwändige Standardisierte Bewertungen etc., die Projekte oft verzögern und sich nur schwer mit den kommunalen Haushalten synchronisieren lassen.

VE-1-542-2 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Antragsteller*in: Martin Metz (KV Rhein-Sieg)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 541 bis 542 einfügen:

Flotten gibt es große Potentiale für E-Autos - hier sollte BEratung und Förderung vorrangig ansetzen.

Nachhaltige Mobilität braucht nachhaltige Raumentwicklung

Für das Verkehrsgeschehen sind die räumlichen Ausgangsbedingungen von entscheidender Bedeutung. Wenn bauliche Entwicklung abseits von ÖPNV-Achsen oder Radverbindungen stattfindet, ist das die Grundlage für verstärkte Pkw-Nutzung. Daher wollen wir, dass neue Siedlungsbereiche und Gewerbegebiete in der Regel nur dort geplant werden, wo eine gute Anbindung an den Öffentlichen Verkehr und Radwegeverbindungen gegeben ist oder hergestellt werden kann. In den ländlichen Räumen ist der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung auf zentrale Orte zu legen. Dies soll in den Raumordnungsplänen und Flächennutzungsplänen sowie in einschlägigen Förderprogrammen verstärkt verankert und durchgesetzt werden.

Begründung

Der Aspekt der Verknüpfung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung fehlt im Antrag bislang. Daher hier ein Vorschlag, diesen Bereich aufzunehmen.

 $VE\text{-}1\text{-}536 \text{ GR\"{U}}\text{NE Verkehrswende in NRW} - \text{sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land}$

Antragsteller*in: Paul-Patrick Muschiol (KV Viersen)

Änderungsantrag zu VE-1

Von Zeile 535 bis 537 einfügen:

– wie aktuell von der Bundesregierung vorgelegt –, nur die Mindestvorgaben der EU-Richtlinie umzusetzen. Bei neuen <u>und umfangreich sanierten</u> Gebäuden müssen deutlich mehr Lademöglichkeiten vorgegeben werden. Der Schwellenwert von derzeit zehn

Begründung

Die Pflicht zur Installation von Ladestationen sollte auch auf umfangreich sanierte Gebäude ausgeweitet werden. Eine Ladestation zu installieren, erfordert nicht den Umfang einer Kernsanierung. Darüber hinaus kann eine Ladestation auch als Einzelmaßnahme in vielen Gebäuden ohne allzu großen Aufwand realisiert werden.

WP-1-076 BEWEGTE ZEITEN – MUTIGE ANTWORTEN. NRW BRAUCHT EIN GRÜNES ZUKUNFTSPROGRAMM

Antragsteller*in: Anja Runge u.a. (KV Rhein-Kreis-Neuss)

Änderungsantrag zu WP-1

Von Zeile 75 bis 76 einfügen:

an denen wir zusammenkommen. Dafür stärken wir unsere Städte und Gemeinde, denn hier kommt Zusammenhalt zum Tragen. Die vielfältige Kunst- und Kulturszene in NRW muss erhalten und gefördert werden. Durch die Teilhabe am kulturellen Leben erfindet sich die Gesellschaft in kreativen Kontexten immer wieder neu und ist in der Lage sowohl altbekannte Tradition zu erhalten als auch innovative künstlerische Formate zu entdecken. Wir GRÜNE setzen uns für eine große kulturelle Vielfalt und die Förderung sämtlicher künstlerischer Disziplinen ein. Damit sowohl Kulturschaffende (z.B. nicht nur Künstler*innen, sondern auch Kinobetreiber*innen, Gastronomiebetreiber*innen, Schausteller*innen und Veranstaltungstechniker*innen) als auch Bürger*innen weiterhin ein kulturelles Leben in NRW ermöglichen, gestalten und genießen können, das so vielfältig und divers ist, wie sie selbst. Denn die Teilhabe an Kunst und Kultur fördert interkulturelle Verständigung, Empathie, Perspektivwechsel und somit den Boden für eine offene, pluralistische Gesellschaft.

Begründung

Eine Profilierung im Bereich Kunst und Kultur tut Not – und zwar auf der Basis eines erweiterten Kulturbegriffs, der über den Ruf der elitären Freizeitgestaltung hinaus geht. Eine solche Profilierung tut Not – auch bereits zum Zeitpunkt dieser Weichenstellung hin zu einem GRÜNEN Zukunftsprogramm. Ich kenne sehr viele Kulturschaffende, die GRÜN gewählt haben oder wählen wollen. Es wäre enttäuschend, wenn diese sich im kommenden Jahr sehr viel stärker im Programm anderer Parteien repräsentiert fühlten. Bitte lasst uns diese Profilierung im Bereich Kunst und Kultur nicht versäumen, sondern von Anfang an für unser Zukunftsprogramm mitbedenken.

Unterstützer*innen

Morice-Constantin Ippers (KV Rhein-Kreis Neuss); Chris Cranz (KV Köln); Jörg Pesch (KV Rhein-Kreis-Neuss)

WP-1-109 BEWEGTE ZEITEN – MUTIGE ANTWORTEN. NRW BRAUCHT EIN GRÜNES ZUKUNFTSPROGRAMM

Antragsteller*in: Fabian Müller (KV Münster)

Änderungsantrag zu WP-1

Von Zeile 108 bis 110:

 von grünen Landtagsabgeordneten, den Landesgruppen im Europaparlament und Bundestag, den Landesarbeitsgemeinschaften und, den Kreisverbänden sowie gemeinsam von 15 <u>Mitgliedern des Landesverbandes</u> eingereicht werden.

Begründung

Wir GRÜNEN sind eine basisdemokratische Partei. Das heißt Willensbildung findet bei uns grundsätzlich von unten nach oben statt. Das drücken wir auf vielfältige Weise aus: Buchstäblich im Grundsatzprogramm. Organisatorisch in der umfassenden Autonomie, die wir Parteigliederungen bis hinunter zur Kreisverbandsebene garantieren. Kennzeichnend ist aber auch, dass wir offen sind für Initiativen, die sich außerhalb der verfassen Parteistrukturen bilden.

Gerade auf dieser Ebene werden durch die große Freiheit nicht verfasster Zusammenschlüsse Innovationspotenziale freigesetzt. Damit kann die immer wieder notwendige Erneuerung der Partei geschehen. Dass das nicht schlicht Träumerei, sondern Realität ist, hat zuletzt das grüne Netzwerk Grundeinkommen bei der Bundesdelegiertenkonferenz zum Grundsatzprogramm gezeigt.

Vor diesem Hintergrund empfinde ich es als wichtig, dass Projektvorschläge auch durch lose Zusammenschlüsse von Mitgliedern eingereicht werden können – wenn eine Idee so gut ist, dass sie 15 Mitglieder unserer Partei überzeugt, dann ist sie es auch so gut, dass es sich lohnt, wenn die Programmkommission sich mit ihr befasst.

Zuletzt spricht auch die Parallele zur Satzung für diese Regelung: Nach § 7 Abs. 10 der Satzung des Landesverbandes sind bei einer Landesdelegiertenkonferenz 15 Mitglieder des Landesverbandes, die gemeinsam einen Antrag stellen antragsberechtigt. Den Kreis an Menschen der Projektideen einreichen kann, weitere einzuschränken als den Kreis der möglichen Antragsteller:innen bei einer Landesdelegiertenkonferenz überzeugt nicht.

Deswegen plädiere ich dafür, dass auch 15 Mitglieder des Landesverbands gemeinsam eine Projektidee einreichen dürfen.

Unterstützer*innen

Anne Herbermann (KV Münster); Sonja Völker (KV Münster); Julia Burkhardt (KV Münster); Stefan Riese (KV Münster); Christopher Margraf (KV Münster); Maren Wirth (KV Münster); Juli Scharffe (KV Münster); Ruth Nientiedt (KV Dortmund); Timon Carl Noël Oerder (KV Leverkusen); F Lothar Winkelhoch (OV Gummersbach); Kai Michael Meyer vor dem Esche (KV Münster); Jan Wiemers (KV Münster); Gregor Kaiser (KV Olpe); Hildegard Termühlen (KV Warendorf); Niklas Haarbusch (KV Münster); Dr. Andreas Müller (KV Essen); Sabine Grützmacher (KV Oberberg); Andreas Franco (KV Köln); Sebastian Schäfer (KV Oberberg); ilka Sander-Maas (KV Mnster); Jan Rinke (KV Münster); Christoph Heger (KV Coesfeld);

