

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

Gremium: Landesvorstand
Beschlussdatum: 11.01.2021
Tagesordnungspunkt: VE Grüne Verkehrswende für NRW

Antragstext

- 1 GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land
- 2 Wir in NRW sind viel unterwegs – zur Arbeit und Ausbildung, in der Freizeit und
- 3 im Urlaub. Mobil zu sein ist lästige Pflicht und Freude zugleich. Das zeigt sich
- 4 gerade jetzt in der Corona-Zeit, in der sich viele über wegfallende Wege im Home
- 5 Office freuen, wir aber gleichzeitig die Bewegungsfreiheit oft schmerzlich
- 6 vermissen. Mobil sein bedeutet für viele Menschen Freiheit, vor allem aber
- 7 bedeutet es, an unserer Gesellschaft teilzuhaben.
- 8 Wir Grüne machen das Unterwegssein in NRW bequem, sicher, stressfrei und für
- 9 alle bezahlbar. Und gleichzeitig sorgen wir dafür, dass unsere Mobilität nicht
- 10 weiter das Klima aufheizt, lärmt und die Luft in unseren Städten verschmutzt.
- 11 Grundlage unserer Politik ist das Pariser Klimaabkommen sowie der Bericht des
- 12 Weltklimarates zum 1,5-Grad-Limit. Um die Klimakrise abzuwenden, müssen wir auch
- 13 in NRW auf den 1,5 Grad-Pfad kommen. Nirgends verfehlen Deutschland und damit
- 14 auch NRW ihre Klimaschutzverpflichtungen so krachend wie beim Verkehr, der
- 15 immerhin für ein Fünftel aller Emissionen verantwortlich ist. Während in anderen
- 16 Sektoren die Emissionen in den letzten 30 Jahren deutlich gesunken sind, sind
- 17 sie beim Verkehr im gleichen Zeitraum sogar leicht angestiegen. Dafür ist
- 18 größtenteils der Straßenverkehr verantwortlich. So kann und darf es nicht
- 19 weitergehen.
- 20 Jedes Jahr sterben in Deutschland allein mehr als 70.000 Menschen vorzeitig an
- 21 den gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung. Von schlechter Luft sind
- 22 besonders die Menschen betroffen, die sich ein Wohnen und Arbeiten abseits der
- 23 stark belasteten Hauptverkehrsachsen nicht leisten können. Zudem sind Menschen,
- 24 die unter Luftverschmutzung leiden, durch die Belastung der Atemwege und
- 25 Blutgefäße besonders anfällig für eine schwere Coronavirus-Infektion. Die
- 26 Verkehrswende ist daher eine soziale Frage und starker Gesundheitsschutz.
- 27 Die Verkehrswende ist machbar. Mobil sein und gleichzeitig einen Beitrag zum
- 28 Klimaschutz und für saubere Luft leisten – das lässt sich vereinbaren. Immer
- 29 mehr Menschen setzen in ihrem Alltag bereits auf umweltfreundliche Mobilität und
- 30 erwarten von der Politik, dass sie dafür die richtigen Rahmenbedingungen
- 31 schafft. Wir GRÜNE nehmen diesen Auftrag an und orientieren uns dabei an
- 32 strahlenden Vorbildern aus den Niederlanden, Kopenhagen, Wien, Paris und Berlin.
- 33 Hier treiben Bürger*innen, Politik und Wirtschaft gemeinsam visionäre Änderungen
- 34 voran. Auch in NRW wollen wir, dass Verkehrspolitik die Perspektive der
- 35 Windschutzscheibe verlässt und beim ersten Schritt vor die eigene Haustür
- 36 ansetzt. Denn hier beginnen alle unsere Wege. Etwa die Hälfte aller Wege sind
- 37 kürzer als 3 Kilometer. Wir sorgen dafür, dass alle – auch Familien, Jung und
- 38 Alt und Menschen mit Behinderungen – diese täglichen Wege sicher und komfortabel
- 39 zu Fuß und mit dem Rad zurücklegen können. Dafür schaffen wir lebenswerte
- 40 Innenstädte und mehr Platz für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen. Bei

41 längeren Strecken setzen wir auf ein starkes Netz aus Bus und Bahn und auf
42 vernetzte, geteilte und emissionsfreie Verkehrsmittel. Unser Ziel ist, dass alle
43 Menschen in NRW auch ohne eignes Auto mobil sein und teilhaben können beenden
44 die jahrzehntelange autofixierte Politik in Nordrhein-Westfalen und fördern die
45 Verkehrsmittel, die unserer Gesundheit, unserer Umwelt und unserem Zusammenleben
46 gu tun.

47 Die Corona-Pandemie verändert vieles – auch beim Verkehr. Wir erleben einen
48 schwerwiegenden Einbruch der Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen. Fahrradfahren
49 erlebt gleichzeitig einen Boom. Und das private Auto scheint sich für viele in
50 der Krise als einer der letzten sicheren Rückzugsräume gegen die
51 Ansteckungsgefahr zu entwickeln. Umso wichtiger ist jetzt der politische Einsatz
52 für mehr Platz in unseren Städten, für das Fahrrad als Verkehrsmittel der kurzen
53 und mittleren Wege, und für die Absicherung der Verkehrsunternehmen und einen
54 Investitionsschub für Bus und Bahn. Eine kluge Verkehrspolitik in Zeiten der
55 Pandemie muss den Umbau zu mehr klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität
56 fest im Blick behalten. Dafür bieten sich auch neue Perspektiven – so zeigt uns
57 die Corona-Krise eindrucksvoll, welche Potentiale im Homeoffice und Online-
58 Veranstaltungen liegen. Behalten wir diese digitale Kultur, wo möglich, bei und
59 fördern sie politisch, kann gerade der Pendelverkehr in NRW entlastet werden.

60 Wir machen die Zwanziger zum Jahrzehnt der Schiene

61 Das Herzstück der Verkehrswende in NRW ist der öffentliche Personennahverkehr.
62 Bisher werden lediglich 8,5 Prozent der Wege in NRW mit Bus und Bahn
63 zurückgelegt - da ist noch viel Luft nach oben. Aus Ländern wie der Schweiz oder
64 Österreich wissen wir: Der Umstieg kann nur bei einem guten Angebot gelingen.
65 Bus und Bahn müssen aus Sicht der Nutzer*innen eine vergleichbare Qualität und
66 Flexibilität wie das Autofahren liefern.

67 Deshalb setzen wir auf einen Schritt-für-Schritt-Plan für attraktiven Nahverkehr
68 in NRW: Die grüne Mobilitätsgarantie schafft ein verlässliches Mindestangebot an
69 Bus- und Bahnverbindungen. Dafür sorgt ein großes Investitionsprogramm in den
70 Ausbau und die Modernisierung der Strecken und Fahrzeuge. Schritt für Schritt
71 führen wir zudem ein günstiges Ticket für alle Bürger*innen in NRW ein, das
72 jedem und jeder den Zugang zu einem umfassenden Verkehrsangebot sichert. Und
73 kurzfristig gilt es, Bus- und Bahnfahren pandemiefest zu machen.

74 Bus und Bahn – sicher durch die Pandemie

75 Aktuell pendeln weniger Menschen zur Arbeit und bleiben im Home-Office.
76 Zusätzlich steigen viele auf Rad und Auto um - aus Angst sich in Bus und Bahn
77 anzustecken. Die Verkehrsunternehmen verzeichnen in der Pandemie enorme
78 Fahrgast- und Umsatzeinbußen. Bus und Bahn brauchen deshalb einen
79 Rettungsschirm! Bund und Länder müssen auch über 2020 hinaus klare
80 Finanzierungszusagen machen, um diesen wichtigen Teil der Daseinsvorsorge
81 abzusichern, Unternehmensinsolvenzen abzuwenden und Arbeitsplätze zu sichern.
82 Die Verkehrsunternehmen brauchen stärkere finanzielle Unterstützung, um die
83 bisherigen Defizite auszugleichen und das Angebot nicht nur aufrecht zu halten,
84 sondern auszuweiten, damit wieder mehr Fahrgäste den ÖPNV dauerhaft nutzen und
85 sie den erforderlichen Sicherheitsabstand einhalten können. Gleichzeitig muss
86 die Landesregierung dafür sorgen, dass der Verkehr entzerrt wird und
87 insbesondere Schüler*innen nicht gezwungen sind, in überfüllte Busse und Bahnen
88 zu steigen - durch versetzte Schulanfangszeiten und das Lernen im Wechsel- und

89 Kleingruppenmodell, wie wir GRÜNE es für NRW schon seit Monaten fordern. Das
90 Land muss Vorbild sein und seinen Mitarbeitenden verstärkt Homeoffice-Lösungen
91 und mobiles Arbeiten ermöglichen sowie die Büroanfangs- und -endzeiten so
92 flexibel wie möglich gestalten. Die Landesregierung muss gleichzeitig bei der
93 Wirtschaft in NRW für ebensolche Maßnahmen werben.

94 Grüne Mobilitätsgarantie

95 Wir führen eine echte Mobilitätsgarantie für Nordrhein-Westfalen ein. So finden
96 alle Menschen überall in NRW ein Mindestangebot an Bus- und Bahnverbindungen,
97 auf das sie sich verlassen können.

98 Als verbindliche Mindeststandards für NRW definieren wir die Mobilitätsgarantie
99 so:

- 100 • Mindestens einmal die Stunde kann jede*r Einwohner*in in NRW ein
101 öffentliches Verkehrsangebot nutzen - wochentags mindestens von 5.30 Uhr
102 bis 22.30 Uhr. Samstags gibt es mindestens stündlich, sonntags alle zwei
103 Stunden von 9.30 Uhr bis 21.30 Uhr eine Verbindung. Freitags und samstags
104 kann man von den größeren Orten auch bis 1.30 Uhr verlässlich mit Bus und
105 Bahn ins Umland fahren. Die Angebote sind vertaktet, auf andere Busse und
106 die Bahn abgestimmt, so dass der Umstieg attraktiv wird.
- 107 • Im Einzugsbereich der Großstädte sind die Einwohner*innen mit Bus und Bahn
108 von 4.30 Uhr bis 23.30 Uhr mindestens jede halbe Stunde, sonntags
109 mindestens jede Stunde angebunden.
- 110 • Alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohner*innen werden an
111 den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Ab 500 Einwohner*innen
112 werden Orte an den Linienverkehr angeschlossen.
- 113 • Ein attraktives regelmäßiges Angebot auch am Wochenende heißt nicht
114 zwangsläufig, dass im Stundentakt leere Busse durch die Dörfer gondeln
115 müssen. Flexible Bedienkonzepte via App, traditionelle Ruf- oder
116 Bürgerbusse sind gute begleitende Angebote dort, wo ein attraktiv
117 getakteter Busverkehr im Regelbetrieb kaum genutzt würde.
- 118 • Gut erreichbare Haltestellen: In der Regel sind Bus- und Bahnhaltstellen
119 in Städten höchstens 300, andernorts höchstens 500 Meter Luftlinie von der
120 eigenen Wohnung entfernt.

121 Qualität- und Ausbauoffensive für Bus und Bahn

122 Um die Mobilitätsgarantie umzusetzen, müssen die Kapazitäten im Öffentlichen
123 Nahverkehr deutlich ausgebaut und klimafreundlichere Fahrzeuge beschafft werden.
124 Dazu brauchen wir hunderte Kilometer neuer Strecken und die Reaktivierung von
125 stillgelegten Strecken. Engpässe an landesweit bedeutsamen Knotenpunkten müssen
126 durch Ausbau behoben und die Signaltechnik digitalisiert werden. Um Lücken im
127 Schienennetz zu schließen und schienenferne Orte anzubinden, wird die
128 Landesförderung für regionale Schnellbuslinien deutlich erhöht.

129 Unsere Bahnhöfe machen wir wie vielerorts in den Niederlanden zu großzügigen und
130 komfortablen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, damit die deutlich
131 gestiegenen Fahrgastzahlen in den Bahnhöfen auch willkommen sind. Hier kommen

132 alle Mobilitätsangebote zusammen: sichere Abstellmöglichkeiten für Rad und
133 Gepäck sowie Sharing-Angebote für Fahr- und Lastenräder, Leihroller und Car-
134 Sharing. In den kommenden Jahren wollen wir, dass 400 neue Mobilstationen in
135 ganz NRW entstehen. Um die Bahnhöfe brauchen wir neue, dichte urbane Zentren mit
136 Einkaufsmöglichkeiten, Verwaltungs- und Bürogebäuden, um kurze Wege zu
137 gewährleisten. So wird das Pendeln mit Bus und Bahn zusätzlich attraktiv.

138 Auch Komfort und Sicherheit beim Reisen sind wichtig, damit Bus und Bahn
139 attraktiv werden. Wir fördern beheizte und geschlossene Wartebereiche und
140 verbessern die Sauberkeit in den Sanitärbereichen in Bahnhöfen und Zügen. Zudem
141 sorgen wir für ausreichende Infrastruktur zur Einhaltung der notwendigen
142 Hygienebedingungen für Fahrgäste. Kostenloses WLAN an Bahnhöfen, in Zügen und
143 Bussen machen wir zum Standard. Und wir verbessern die Verspätungswarnung mit
144 Alternativrouten-Vorhersage für eine möglichst reibungslose Fahrt.

145 Öffentliches Geld für öffentlichen Nahverkehr!

146 Wir fordern: mehr öffentliches Geld für öffentlichen Verkehr! Denn unser
147 Verkehrsproblem ist zuallererst ein Investitionsproblem. Jahrzehntlang wurde zu
148 wenig und an der falschen Stelle investiert. Besonders die Kommunen leben seit
149 fast zwei Jahrzehnten von ihrer Substanz. Allein die kommunale
150 Verkehrsinfrastruktur in NRW hat bereits einen jährlichen Investitionsbedarf von
151 drei Milliarden.

152 Wir brauchen mehr Geld für Busse und Bahnen, Schienen und Technik. Nur so können
153 wir die Mängel, die über den Sparkurs der letzten Jahre entstanden sind,
154 beseitigen und unsere Infrastruktur so ausbauen, dass die Mobilitätsgarantie
155 erfüllt werden kann. Hinzu kommen kurzfristige Investitionen, um den
156 öffentlichen Nahverkehr krisenfest und zukunftssicher machen.

157 Einiges kommt aktuell schon in Bewegung: In der letzten Regierungsbeteiligung
158 haben wir uns lange für eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel für NRW
159 eingesetzt. Nun erhält NRW vom Bund für den Nahverkehr auf Schienen insgesamt
160 etwa sechs Milliarden Euro zusätzlich bis 2031. Mit der Überarbeitung des
161 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wird der Ausbau von Bus und Bahn in
162 und rund um die Städte endlich stärker gefördert. Die grünen Forderungen, auch
163 kleinere Vorhaben und die Sanierung bestehender Infrastruktur zu unterstützen,
164 werden endlich verwirklicht.

165 Doch für eine umfassende Verkehrswende ist das noch zu wenig. Der Bund hat
166 Klimaschutz als nationale Aufgabe definiert und den Verkehrssektor als ein
167 zentrales Feld identifiziert, in dem umgesteuert werden muss. Deshalb ist er
168 auch in der Pflicht, den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und
169 Schienenverkehrs finanziell in deutlich stärkerem Maße zu unterstützen. Die
170 nachholende Erneuerung sanierungsbedürftiger Infrastruktur sollte endlich
171 mittels eines Infrastrukturfonds von Bund und Ländern auf den Weg gebracht
172 werden. Weitere Mittel stehen bereit, wenn wir die steuerlichen Förderung
173 unsinniger Mobilität endlich beenden: Allein die Abschaffung des Diesel- und
174 Dienstwagenprivilegs bringt Einnahmen von acht Milliarden Euro. Wir wollen mit
175 diesen Mitteln den ÖPNV ausbauen. Die neun derzeit reaktivierten Strecken in
176 Nordrhein-Westfalen sind zu wenig. Bahnstrecken, die zu einer Verbesserung der
177 Mobilität führen und wirtschaftlich betrieben werden können, sollen reaktiviert
178 werden, ohne andere Mobilitätsformen wie den Radverkehr zu benachteiligen.

179 Gleichzeitig wollen wir prüfen, ob das Nutzen-Kosten-Kriterium noch zeitgemäß
180 ist und durch Kriterien der Klimawirksamkeit mindestens ergänzt wird.

181 Eine echte Ausbauoffensive bei Bus und Bahn muss auch entsprechend ausreichend
182 finanziert werden. In NRW ist unser Ziel, ein Sanierungs- und Ausbauprogramm für
183 die nächsten zehn Jahre auf den Weg zu bringen, das 200 € pro Einwohner*in und
184 Jahr umfasst. Das bedeutet in etwa eine Verdopplung der bisherigen Pro-Kopf-
185 Ausgaben. Dass diese Zahl nicht utopisch ist, zeigt uns Luxemburg: Dort
186 investiert der Staat derzeit 600 € pro Einwohner*in.

187 Investitionen und Ausbau brauchen nicht nur Geld, sondern auch Kompetenz. Die
188 drei übergeordneten Zweckverbände, das bei ihnen angesiedelte Zukunftsnetz
189 Mobilität NRW und die Kompetenzzentren in NRW stehen für einen Großteil der
190 anstehenden Aufgaben bereit und sind gut darauf vorbereitet. Zusätzlich brauchen
191 wir zur Koordination, zur Planung und zum Unterhalt zukünftiger Infrastruktur
192 sowie zur Koordinierung und zum Abgleich einheitlicher Tarife und
193 Linienkonzeptionen, die verbundübergreifend und von landesweiter Bedeutung sind,
194 einen neuen Träger. Hierfür wollen wir eine Landesverkehrsgesellschaft als
195 Anstalt öffentlichen Rechts prüfen.

196 Mobilität Grenzenlos denken

197 NRW liegt im Herzen Europas. Ein gut ausgebauter ÖPNV verbindet die Menschen und
198 stärkt die Wirtschaft in den Grenzregionen. Uns verbinden über 99 Km eine
199 gemeinsame Grenze mit Belgien und über 395 Km mit den Niederlanden. Durch die
200 immer weitergehende europäische Integration sind diese Grenzen für viele
201 Menschen bei uns heute im Alltag nicht mehr zu spüren. Täglich pendeln 42.710
202 Arbeitnehmer*innen in die Niederlande und alleine in der Städteregion Aachen
203 arbeiten über 4000 Menschen mit Wohnsitz in Belgien. Ein gut ausgebauter
204 grenzüberschreitender ÖPNV verbindet und trägt zur vertieften europäischen
205 Integration bei. Bereits heute gibt es zwischen Aachen und Maastricht eine
206 Busverbindung im 15-Minuten Takt. Wir wollen dafür sorgen, dass solche
207 Erfolgsmodelle der grenzüberschreitenden ÖPNV-Linien weiter ausgebaut werden.
208 Dafür fördern wir die Kooperation zwischen den Verkehrsverbänden und machen die
209 Anwendung eines einheitlichen Tarifs bis zu einem Linienendpunkt jenseits der
210 Grenze zum Standard. Dabei werden bei gemeinsamen Linien Zeitkarten aus beiden
211 Verkehrsverbänden auf der gesamten Strecke akzeptiert.

212 Schritt für Schritt zu günstigen und einfachen Tickets

213 Auch wenn es bereits eine Reihe günstiger Tickets in NRW gibt, bleibt es für die
214 Nutzer*innen eher unübersichtlich, besonders, wenn sie über die Grenzen des
215 eigenen Tarifverbundes hinausfahren. Wir wollen deshalb ein günstiges und
216 attraktives Angebot für ganz NRW schaffen. Das muss Hand in Hand gehen mit dem
217 Ausbau und der Mobilitätsgarantie, damit die Nutzer*innen günstiger Tickets auch
218 ein entsprechendes Angebot vorfinden. Unser Ziel ist es, in zehn Jahren das NRW-
219 Bürger*innenticket einzuführen, das landesweit für alle öffentlichen
220 Verkehrsmittel gilt und solidarisch finanziert wird.

221 Auf dem Weg zum Bürger*innenticket schaffen wir zunächst Tickets für immer mehr
222 Personengruppen, angefangen mit einem kostenfreien Ticket für Schüler*innen und
223 junge Menschen bis 18 Jahre. Wir bauen soziale Ticketangebote sowie das
224 Jobticket aus und machen dieses Schritt für Schritt zur Pflicht für öffentliche
225 Arbeitgeber wie Kommunen, Landes- und Bundesbehörden. Und wir unterstützen

226 Bürger*innentickets in Kommunen mithilfe einer Experimentierklausel. Das von
227 einer Bürgerinitiative entwickelte „Solidarische Bürgerticket Wuppertal“ wurde
228 von der Landtagsfraktion mit Hilfe eines Gutachtens überprüft. Dieses zeigt,
229 dass ein solches Ticket mit wenigen gesetzlichen Anpassungen umsetzbar wäre.

230 Auf dem Weg zum landesweiten Bürger*innenticket müssen auch neue
231 Finanzierungsmodelle eröffnet werden. In anderen europäischen Ländern gibt es
232 diese bereits und sie bieten Kommunen, Regionen oder Verbänden finanzielle
233 Spielräume für den Ausbau des ÖPNV. Wir wollen auf Landesebene die gesetzlichen
234 Grundlagen schaffen, um zunächst derartige kommunale Finanzierungsinstrumente im
235 Rahmen einer Experimentierklausel einzuführen, Nutznießer*innen einer ÖPNV-
236 Anbindung an den Kosten zu beteiligen oder eine Arbeitgeber*innenabgabe zu
237 ermöglichen. Auch für die Einführung eines solidarischen Bürger*innentickets
238 oder eines verpflichtenden Jobtickets muss das Land die Gemeinden und Kreise zum
239 Erlass einer Nahverkehrsbeitragssatzung im KAG (kommunales Abgabengesetz)
240 befähigen.

241 Multimodale Mobilität fürs Umland und die ländlichen Räume

242 Rund zwei Drittel von NRW sind ländlich geprägte Räume. Ein Drittel der
243 Menschen, ca. sechs Millionen, leben hier. Gerade im ländlichen Raum erleben
244 viele Menschen eine Verschlechterung des Angebots im Nahverkehr und der
245 Lebensbedingungen – etwa wenn Schulen zusammengelegt werden, Kliniken oder
246 Arztpraxen schließen und zentralisiert werden, oder Einkaufsmöglichkeiten oder
247 Freizeitangebote nur noch mit dem Auto erreichbar sind. Obwohl viele Menschen
248 auch beruflich in den nächstgrößeren Ort pendeln müssen, ist in vielen Städten
249 und Regionen der Schulbus das einzige ÖPNV-Angebot. Dadurch sind gerade junge
250 Menschen abhängig von ihren Eltern oder einem eigenen Fahrzeug. Und der Mangel
251 an öffentlichem Verkehr kann für ältere Menschen, die nicht mehr fahren können,
252 existenzbedrohend sein. Doch auch für die Wirtschaft in ländlicheren Regionen
253 ist ein fehlendes ÖPNV-Angebot problematisch und macht sie unattraktiv.
254 Beispielsweise sind viele Auszubildende darauf angewiesen, von ihren Eltern zum
255 Ausbildungsbetrieb gebracht zu werden.

256 Verlässliche, bezahlbare Mobilität und ein Beitrag zum Klimaschutz – wir wollen
257 beides für den ländlichen Raum. Wir richten dabei auch den Blick auf
258 Nachbarländer, in denen kein Ort zu klein ist, um sinnvoll an klimafreundliche
259 Mobilitätsangebote angebunden zu sein. Für die grüne Mobilitätsgarantie
260 erweitern wir das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln im ländlichen Raum und
261 setzen auf multimodale Mobilität – also Unterwegssein mit verschiedenen
262 Verkehrsformen, die optimal miteinander vernetzt sind.

263 Damit die grüne Mobilitätsgarantie auf dem Land funktioniert, schaffen wir neue
264 Schnellbuslinien zwischen den ländlichen Zentren. Gleichzeitig müssen die
265 Bahnachsen in die Ballungsräume gestärkt werden. Neue Siedlungen müssen
266 vorrangig entlang vorhandener ÖPNV-Achsen geplant werden, um von vornherein
267 einen guten Anschluss zu sichern.

268 Das klassische Angebot von Bus und Bahn wird verknüpft mit dem Radverkehr und
269 flexiblen, vernetzten Angeboten. Wir schaffen im ganzen Land Mobilstationen mit
270 Park and Ride, Carsharing und sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten. Wir bauen
271 ein landesweites Netzwerk von Radschnellwegen und Radrouten, auf denen man
272 sicher und weitestgehend kreuzungsfrei mit dem Fahrrad unterwegs ist. Damit das

273 passiert, muss das Land NRW die Verantwortung für den schnellen Ausbau annehmen
274 und darf sie nicht auf Kommunen abwälzen.

275 Öffentliches und privates Carsharing ergänzen diese Angebote. Dabei wollen wir
276 mit intelligenten Lizenzierungsverfahren erproben, bei denen Carsharing-Anbieter
277 im Stadtgebiet bevorzugte, feste Standorte erhalten und im Gegenzug auch in
278 ländlichen Räumen ein Angebot schaffen. In dünn besiedelten Gegenden muss es
279 möglich sein, gegen ein festes Entgelt andere Menschen mitzunehmen – gesteuert
280 von einer kommunalen Plattform nach festen Regeln. Auch das automatisierte
281 Fahren hat seinen Platz in der Verkehrswende, wenn es vorrangig auf geteilte
282 Angebote setzt. Deshalb fördern wir Labore für automatisierte Shuttles in den
283 ländlichen Räumen.

284 Bus und Bahn in den Ballungsräumen ausbauen

285 NRWs Nahverkehr stößt in den Ballungsräumen im Rheinland und in der Metropole
286 Ruhr immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen. Insbesondere zu den
287 Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags sind Busse und Bahnen überfüllt und
288 unzuverlässig.

289 In zehn Jahren wird mit dem Rhein-Ruhr-Express zwischen Dortmund und Köln alle
290 15 Minuten ein schneller Regionalzug, der Großstädte der Metropole Ruhr und dem
291 Rheinland verbindet, unterwegs sein. Wir GRÜNE haben uns in der Vergangenheit
292 wie keine andere Partei für dieses Projekt stark gemacht. Die steigenden
293 Fahrgastzahlen zeigen jedoch: Der RRR allein wird nicht reichen, um hochwertigen
294 Nahverkehr zwischen Rhein und Ruhr zu gewährleisten. Deshalb möchten wir mit
295 diesen Maßnahmen den Schienenverkehr in den Ballungsräumen stärken.

296 Um den regionalen Schnellverkehr zu entlasten, soll das S-Bahnnetz in NRW massiv
297 ausgebaut werden. Etwa 50 Jahre nach dem Beginn des S-Bahnbaus in NRW, läuten
298 wir die Zeit der S-Bahn Rhein-Ruhr 2.0 ein. So fordern wir eine Verdopplung der
299 S-Bahnstationen in den nächsten zehn Jahren, neue Linien und mindestens einen
300 15-Minutentakt von früh morgens bis in den Abend auf allen Linien. Die dafür
301 nötigen Bauvorhaben sollen zügig geplant und mit Geldern von Bund, Land und der
302 DB gebaut werden. So bauen wir ein zweites Rückgrat für NRWs Nahverkehr auf, das
303 nah an den Nutzer*innen ist!

304 Auch in den späten Abendstunden und in der Nacht gibt es in den Ballungsräumen
305 ein hohes Mobilitätsbedürfnis. Um diesem nachzukommen, sollen künftig S-Bahnen
306 die ganze Nacht fahren und durch die wichtigsten Expressangebote ergänzt werden
307 – auch werktags. So kommt man zu jeder Zeit sicher nach Hause!

308 Ein starkes S-Bahnnetz braucht starke Zubringerverkehre. Deshalb sollen Busse
309 und kommunale Bahnen mindestens im S-Bahntakt die S-Bahnstationen direkt
310 anfahren. Hierfür soll das Land die Kommunen finanziell unterstützen und sich an
311 den Betriebskosten beteiligen.

312 Neue digitale Infrastruktur erhöht auch in den Städten die Kapazität der
313 Infrastruktur. Jedoch ist die Digitalisierung mit hohen Kosten verbunden.
314 Besonders im Ruhrgebiet sind diese Investitionen kaum zu stemmen. Damit sich die
315 Kommunen diese wichtige Investition in ihre Zukunft leisten können, möchten wir
316 als Land die Kommunen hierbei finanziell unterstützen. Gleiches gilt für den
317 Erhalt vorhandener Infrastruktur. Zukünftig soll sich das Land an
318 Erhaltungskosten beteiligen, um insbesondere Streckenstilllegungen zu
319 verhindern.

320 Freie Fahrt fürs Fahrrad

321 Das Fahrrad gewinnt für kurze und mittlere Distanzen immer mehr an Bedeutung.
322 Die Verkäufe von Fahrrädern und E-Bikes steigen seit Jahren an. Ebenso die Zahl
323 der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden: Aktuell liegt der Anteil des
324 Radverkehrs in NRW bei rund elf Prozent. In den Städten ist die deutliche
325 Zunahme des Radverkehrs nicht nur spür- sondern auch messbar. So ist
326 beispielsweise in Düsseldorf der Radverkehr im Jahr um mehr als 22 Prozent
327 gestiegen. Der Vergleich mit anderen Ländern macht aber deutlich, dass hier noch
328 viel Luft nach oben ist. Die Volksinitiative "Aufbruch Fahrrad" fordert deshalb
329 bis 2025 eine Erhöhung auf 25 Prozent – ihr Erfolg zeigt, dass viele Menschen in
330 NRW bessere Bedingungen für den Radverkehr wollen. Denn nur durch eine sichere,
331 komfortable und gut vernetzte Fahrradinfrastruktur sind die Menschen gerne
332 bereit, aufs Fahrrad umzusteigen. Nicht nur bei den großen Fahrrad-Vorbildern
333 Niederlande und Kopenhagen, auch in Deutschland tut sich mittlerweile etwas:
334 Bundesländer wie Berlin machen vor, wie die Fahrradwende funktionieren kann. Der
335 Straßenraum wird neu aufgeteilt und das Radfahren durch breite und gut
336 ausgebaute Wege, Grüne Welle für Fahrräder, ausreichende Stellplätze und
337 Verknüpfung mit dem ÖPNV etc. komfortabler, schneller und sicherer gemacht. Wir
338 wollen, dass auch NRW in Sachen Radverkehr endlich auf die Überholspur wechselt.
339 Das ist machbar, denn verglichen mit dem öffentlichen Nahverkehr ist eine
340 verbesserte Infrastruktur für das Fahrradfahren relativ schnell und
341 kostengünstig umzusetzen.

342 Wir arbeiten an einem Radverkehrsgesetz für NRW, das für sicheres und
343 komfortables Radfahren in und zwischen Orten sorgt und seinen Namen verdient.
344 Wir schaffen damit ein dichtes Radwegenetz, das alle relevanten
345 Radwegeverbindungen abdeckt. Dazu bauen wir ein Haupttroutennetz mit
346 Radschnellwegen und Radvorrangrouten auf, an das alle Gemeinden in NRW
347 angeschlossen sind. Dieses überörtliche Netz wird durch lokale Radwegenetze
348 ergänzt, die je nach örtlicher Gegebenheit als "Protected Bike Lanes" an
349 mehrspurigen Straßen, breiten markierten Radwegen entlang der Fahrbahnen sowie
350 Fahrradstraßen ausgestaltet werden.

351 Dafür stellen das Land, die regionalen Gliederungen und die Kommunen jeweils für
352 ihren Bereich verbindliche Angebotsplanungen auf. In diesen sind die zur
353 Erreichung der Ziele notwendigen Maßnahmen aufgeführt, entsprechend priorisiert
354 und mit finanziellen Mitteln und personellen Ressourcen hinterlegt. Dazu gehört
355 auch, dass sowohl beim Landesbetrieb Straßen.nrw, bei den Bezirksregierungen und
356 in den kommunalen Verkehrsverwaltungen Fachabteilungen für den Radverkehr
357 gebildet werden, die die Planungen voranbringen und den Bau umsetzen. Im
358 Landesministerium wird ein zentrales Referat für die Planung und Umsetzung des
359 Fahrradgesetzes eingerichtet. Landesweit müssen Organisationen, Strukturen und
360 Abläufe der Radverkehrsförderung so gestaltet werden, dass sie dem schnellen
361 Radausbau förderlich sind. In allen Institutionen, die in Entscheidungen rund um
362 Planung und Bau beteiligt sind, muss der Radverkehr einen höheren Stellenwert
363 bekommen.

364 Radfahren so sicher wie möglich zu machen, ist unser wichtigstes Ziel. Denn
365 viele Menschen fühlen sich zu unsicher, das Rad für ihre Wege zu nutzen und sich
366 auf schmalen Radwegen oder im dichten Autoverkehr zu bewegen. Radfahrende haben
367 kein „Blechkleid“, das sie vor Unfällen schützt. In der Unfallstatistik sind
368 deshalb jedes Jahr viele tote oder schwer verletzte Menschen zu beklagen. Wege,

369 Kreuzungen und Regeln müssen deshalb selbsterklärend und so aufgebaut sein, dass
370 Fehler einzelner Verkehrsteilnehmer*innen keine tödlichen Folgen haben. Nur so
371 werden sich mehr Menschen aller Altersklassen trauen, aufs Rad zu steigen und
372 sich auch wirklich sicher fühlen. „Vision Zero“ – keine Verkehrstoten – ist
373 unsere Leitlinie, die wir im Fahrradgesetz verankern und damit die
374 Landesregierung verpflichten, Lösungen zu entwickeln. In der Folge schwerer
375 Unfälle mit Fahrradbeteiligung sollten die jeweiligen Kreuzungen und
376 Straßenabschnitte grundsätzlich auf ihre Sicherheit hin überprüft werden.

377 Um den Mobilitätsbedürfnissen möglichst gerecht zu werden, ist vor allem die
378 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr enorm wichtig. An allen Haltepunkten
379 des Schienenverkehrs bauen wir ausreichende und sichere
380 Fahrradabstellmöglichkeiten. An den größeren Haltestellen und Bahnhöfen
381 errichten wir Fahrradstationen mit entsprechendem Serviceangebot, in denen
382 hochwertige Fahrräder sicher abgestellt und E-Bikes geladen sowie Reparaturen
383 durchgeführt und Leihräder gemietet werden können. Fahrräder sollen in allen
384 Fahrzeugen des ÖPNVs und des Schienenverkehrs mitgenommen werden dürfen, auch in
385 den Fernverkehrszügen der Bahn. An Mobilstationen entstehen sichere
386 Fahrradabstellmöglichkeiten und stehen Leihfahrräder zur Verfügung. Außerdem
387 wollen wir den Bau von Fahrradgaragen fördern und Autoparkhäuser auch für das
388 Abstellen von Fahrrädern nutzen. Damit in Wohngebieten und Einkaufsstraßen
389 genügend Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, wollen wir Parkplätze auch zum
390 Abstellen von Fahrrädern nutzen und Platz für Lastenfahrräder schaffen. Klar
391 ist: Mehr Platz fürs Rad, mehr Platz für Zufußgehende heißt weniger Platz für
392 das Auto. Durch den Rückbau von Straßen und Parkplätzen zu Rad- und Fußwegen, zu
393 Plätzen zum Spielen und Verweilen schaffen wir eine Stadt für Menschen und nicht
394 für Autos.

395 Im Gegensatz zu E-Autos wird die Anschaffung von E-Bikes nicht öffentlich
396 gefördert. Dies wollen wir ändern und auch für den Kauf von E-Bikes oder
397 hochwertigen Fahrräder entsprechende Prämien zahlen, wenn dafür das eigene Auto
398 abgemeldet wird. Unabhängig davon fördern wir den Kauf von Lastenrädern, sowohl
399 für den Privatgebrauch als auch für Betriebe und Unternehmen.

400 Digitalisierung für die Verkehrswende richtig nutzen

401 Die Digitalisierung bietet große Chancen, Klimaschutz und Mobilität im
402 ländlichen Raum zusammenzubringen – vorausgesetzt, wir setzen sie richtig ein.
403 Wichtig ist, dass Bus und Bahn das Herzstück der vernetzten, digitalen Mobilität
404 bilden – sonst führt die Digitalisierung schnell zu mehr statt weniger privatem,
405 motorisierten Verkehr. Mobilitätsplattformen der öffentlichen Hand stellen Bus
406 und Bahn ins Zentrum der vernetzten Mobilität und gewährleisten Datenschutz und
407 Datensparsamkeit. Private Anbieter sollen verpflichtet werden, Schnittstellen zu
408 diesen öffentlichen Plattformen bereitzustellen. Voraussetzung für eine solche
409 Mobilität der Zukunft ist ein starkes 5G-Netz. Nicht zuletzt eröffnet uns die
410 Digitalisierung neue Möglichkeiten, Wege zur Arbeit oder Dienstreisen durch
411 Homeoffice zu vermeiden.

412 30 emissionsfreie Städte bis 2030

413 Unsere Städte und Gemeinden sind der Ort, an denen Verkehrswende stattfindet.
414 Kommunen sind die wichtigsten Player, wenn es um die Gestaltung von Verkehr
415 geht. In den Rats- und Kreishäusern im ganzen Land setzen wir GRÜNE uns dafür

416 ein, die Verkehrswende vor Ort gelingt. Dafür brauchen Kommunen insgesamt mehr
417 Unterstützung von Bund und Land.

418 Die Verkehrs- und Antriebswende braucht Pioniere, die zeigen, welche
419 Lebensqualität durch eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums und alternative
420 Antriebe entsteht. Wir wollen, dass nach niederländischem Vorbild die 30 größten
421 nordrhein-westfälischen Städte emissionsfrei werden. Dafür fördern wir den
422 emissionsfreien und schnellen Nahverkehr und bauen breite Radwege in sehr guter
423 Qualität.

424 Eine wichtige Rolle spielt auch das Zufußgehen. Es ist nicht nur gesund,
425 umweltfreundlich und kostenlos – um mehr Fußverkehr zu fördern, braucht es auch
426 keine aufwändige technische Infrastruktur oder immense zusätzliche Flächen. Wir
427 sorgen dafür, dass das Land die Kommunen unterstützt, fußgänger*innenfreundlich
428 zu werden – etwa mit Mitteln für Fußverkehrsbeauftragte oder -konzepte. Wir
429 schaffen mehr Platz für Fußgänger*innen und spielende Kinder – auch durch
430 autofreie Gebiete oder shared spaces. Wir sorgen dafür, dass Bürgersteige und
431 Plätze zum Austausch und Verweilen einladen, weil sie geräumig sind, und nicht
432 von parkenden Fahrzeugen oder Mülltonnen verstellt werden. Wir sorgen für
433 sichere Überquerungen und barrierefreie Wege für Fußgänger*innen.

434 Schrittweise wird Parkraum nur noch für emissionsfreie Autos bereitgestellt und
435 insgesamt reduziert. Falschparken auf Gehwegen muss stärker geahndet werden.
436 Zusammen mit mehr Umweltspuren und komfortablem und gut vernetztem Carsharing
437 wird das dazu führen, dass deutlich weniger PKW pro Einwohner*in als heute in
438 den Städten stehen und fahren – einfach, weil die meisten Leute bequemer und
439 schneller autofrei unterwegs sind, sofern man nicht allzu viel transportieren
440 muss oder komplizierte Wege hat. Unser Ziel ist es, die Zahl der PKW pro
441 Einwohner*in jedes Jahrzehnt um ein Drittel zu senken, so dass wir 2050 bei den
442 vom Umweltbundesamt empfohlenen 150 PKW pro Einwohner*in stehen. Dadurch
443 entsteht auch mehr Platz fürs Leben in unseren Städten.

444 Zeit für echte Planungsbeschleunigung und -vereinfachung

445 Planungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich der Verkehrsinfrastruktur dauern
446 zu lange. Noch immer liegen zwischen Planung und Baufreigabe von Projekten oft
447 viele Jahre, mitunter sogar Jahrzehnte. Insbesondere dem Klimaschutz dienliche
448 Projekte müssen schneller und effizienter umgesetzt werden können. Wir GRÜNE
449 wollen neue Wege finden, frühe Bürgerbeteiligung, transparente Planung und
450 Natur- und Umweltbelange mit schnelleren Planungsprozessen zusammenzubringen.
451 Dabei ist ein entscheidender Faktor ausreichendes Fachpersonal bei den Planungs-
452 und Genehmigungsbehörden. Eine vom Landesparteirat eingesetzte Fachgruppe aus
453 Landesvorstand, LAG Ökologie, parteiinternen Expert*innen und externen
454 Expert*innen erarbeitet im Frühjahr 2021 ein Konzept für eine moderne und
455 wirkungsvolle Umweltverwaltung, die auch die Frage der Planungsbeschleunigung
456 umfasst.

457 Verkehrswende braucht Kommunikation und neue Routinen

458 Die Verkehrswende erreichen wir nicht allein durch neue Verkehrsplanung. Die
459 neuen Angebote müssen von den Benutzer*innen auch angenommen werden. Der
460 Schlüssel dafür ist Kommunikation, die die Akzeptanz der Maßnahmen in der
461 Bevölkerung und Wirtschaft erhöht, aber auch Entscheider*innen und die
462 Planungsbehörden unterstützt, die unterschiedlichen Maßnahmen umzusetzen. Für

463 die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie im Land und in den einzelnen
464 Kommunen werden wir die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen.

465 Um die bisherigen Mobilitätsroutinen zu durchbrechen und neue Routinen zu
466 schaffen, fördern wir zielgruppenspezifisches und standortbezogenes
467 Mobilitätsmanagement . Hierzu zählen Maßnahmen in Betrieben und großen
468 Bürostandorten, in Schulen und Wohnquartieren oder die Förderung von
469 Neubürger*innen-Informationen in den Kommunen. Das Land muss die Kommunen bei
470 dieser wichtigen Aufgabe unterstützen.

471 Straßen: Erhalt vor Neubau und Klimamoratorium

472 Autos werden auch in Zukunft eine Säule des Verkehrsmixes bilden – gerade im
473 ländlichen Raum. Das Auto der Zukunft wird ohne Verbrennungsmotor betrieben, es
474 kann autonom fahren und es wird geteilt – durch app-gestützte private
475 Mitfahrangebote, Carsharing oder Pooling. Klar ist aber auch: Insgesamt wird es
476 deutlich weniger Autoverkehr geben. Unsere Infrastruktur muss daran angepasst
477 werden. Ohnehin ist NRW bereits dicht mit Straßen durchzogen. Unsere Straßen,
478 Brücken und Tunnel sind allerdings vielerorts sanierungsbedürftig.

479 Die schwarz-gelbe Landesregierung hat für dieses Haushaltsjahr die Mittel für
480 den Landesstraßenneubau um weitere fünf Millionen Euro auf 62 Millionen Euro
481 erhöht. Dies sind über 30 Millionen Euro mehr als im letzten rot-grünen
482 Haushalt, obwohl das Landesstraßennetz eigentlich fertig gebaut ist. Der Neu-
483 und Ausbau von Straßen und Autobahnen bis teilweise in die 2030er Jahre hinein
484 ist klimapolitisch das völlig falsche Signal, weil klar ist, dass die Zukunft in
485 der öffentlichen und geteilten Mobilität liegt. NRW braucht deshalb eine
486 Richtungsentscheidung: Das Geld, das das Land für Straßen noch ausgibt, muss in
487 Erhalt und Sanierung gehen. Marode Straßen und Brücken zu sanieren ist
488 wichtiger, als Spatenstiche zu feiern. Wir wollen eine Klima-Überprüfung und ein
489 Moratorium für alle geplanten Neu- und Ausbauprojekte. Alle Vorhaben, die zu
490 einem weiteren Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur in NRW führen, müssen
491 auf Notwendigkeit und Nachhaltigkeit überprüft werden. Der bestehende
492 Bundesverkehrswegeplan (BVWP) muss revidiert werden. Wir brauchen einen neuen
493 Bundesmobilitätsplan, der alle Verkehrsträger zusammen denkt und mit den Klima-
494 sowie Verkehrsverlagerungszielen überstimmt. Ein Moratorium für noch nicht mit
495 der Planung begonnene oder sich erst im Vorplanungsstadium befindliche Projekte
496 des BVWPs 2030 und des Landesstraßenbedarfsplans ist notwendig. Straßen NRW muss
497 auf Nachhaltigkeitsziele verpflichtet werden, dazu gehört auch, den Straßen-
498 Verkehr insgesamt zu reduzieren.

499 Wir GRÜNE in NRW sind zuversichtlich, dass wir die langjährige Forderung nach
500 einem Tempolimit auf deutschen Autobahnen bald endlich in die Tat umsetzen
501 können. Inzwischen existiert eine große gesellschaftliche Mehrheit für ein
502 Tempolimit, weil es zu mehr Sicherheit, weniger Verkehrstoten, mehr Klimaschutz
503 und weniger Staus führt. Wir drängen die Landesregierung, ein Tempolimit im Bund
504 anzustoßen und zu unterstützen und bis zur flächendeckenden Einführung
505 entsprechende Modellversuche auf Autobahnen in NRW zu starten. Innerorts setzen
506 wir uns für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ein, auf Landstraßen für Tempo 80.

507 E-Mobilität und Ladeinfrastruktur ausbauen

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

510 Klimafreundliche E-Mobilität ist aber, dass die Energiewende massiv
511 vorangetrieben wird. Hier fordern wir GRÜNE in NRW endlich einen
512 Richtungswechsel von Bundes- und Landesregierung.

513 Wir setzen uns weiterhin dafür ein, dass Deutschland, wie viele europäische
514 Länder auch, ein festes Datum als Zulassungsende für Verbrennungsmotoren
515 beschließt – wie es beispielsweise die Niederlande ab dem Jahr 2030 tun. Autos
516 müssen konsequent nach CO₂-Ausstoß besteuert werden. Außerdem braucht es ein
517 klares Bekenntnis von Bund, Land und Kommunen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur.
518 Wo Parkraum verbleibt, soll er vorrangig für E-Autos genutzt werden.
519 Synthetische Kraftstoffe für den Verbrennungsmotor, wie sie die deutschen
520 Autohersteller und die Mineralölindustrie noch erträumen, bieten keine
521 Perspektive. Sie erfordern sechsmal mehr Energie für den gefahrenen Kilometer
522 als beim batterieelektrischen Antrieb. Auch Wasserstoff ist eine begrenzte
523 Ressource, die nur zum Klimaschutz beitragen kann, wenn sie aus Erneuerbaren
524 gewonnen werden kann. Diese begrenzte Ressource soll den Schwerlast- und
525 Nutzfahrzeugen vorbehalten sein.

526 Nicht das Stromnetz sondern die Ladeinfrastruktur bremst aktuell den Ausbau der
527 Elektromobilität im Automobilbereich. Bis zum Jahr 2030 sollen sieben bis zehn
528 Millionen Elektro-PKW in Deutschland verkehren und ein Drittel der leichten und
529 schweren Nutzfahrzeuge sollen auch batterieelektrisch oder mit Wasserstoff
530 angetrieben werden. Hierzu braucht es nicht nur die geplanten eine Million
531 öffentlichen Ladepunkte, sondern zu Hause und am Arbeitsplatz braucht es
532 ausreichend Ladeinfrastruktur. 80 Prozent der Ladevorgänge finden dort statt.
533 Hier müssen die Schwerpunkte beim Ladeinfrastrukturausbau liegen.

534 Um den Aufbau privater Ladestationen anzukurbeln, reicht es bei Weitem nicht aus
535 – wie aktuell von der Bundesregierung vorgelegt –, nur die Mindestvorgaben der
536 EU-Richtlinie umzusetzen. Bei neuen Gebäuden müssen deutlich mehr
537 Lademöglichkeiten vorgegeben werden. Der Schwellenwert von derzeit zehn
538 Parkplätzen muss gesenkt werden, damit die Regelung nicht nur bei großen
539 Neubauprojekten greift. Auch die pauschale Ausnahme von unternehmenseigenen
540 Gebäuden hemmt den Durchbruch der Elektromobilität. Besonders in gewerblichen
541 Flotten gibt es große Potentiale für E-Autos - hier sollte Beratung und
542 Förderung vorrangig ansetzen.

543 Zukunft des Güterverkehrs

544 Einen großen Teil unseres Verkehrs macht der Güterverkehr aus. Das grüne Ziel
545 ist: Mehr Güter auf die Schiene und die Wasserstraße! Im Green Deal bekennt sich
546 auch die EU klar dazu. 75 Prozent des Güterbinnenverkehrs, der aktuell auf der
547 Straße stattfindet, soll auf die Bahn oder das Schiff verlagert werden.
548 Deutschland ist da in seinen Zielen leider zurückhaltender: Auf zwölf Prozent
549 soll der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr steigen, der Anteil des
550 Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent.

551 Wir GRÜNE wollen, dass sich endlich mehr auf Wasser und Schiene bewegt. Wir
552 setzen uns für die Reaktivierung alter Gleisanschlüsse für die Industrie ein.
553 Wir schaffen Förderprogramme für multimodale Verkehre, damit vorhandene Technik
554 den Warenumschatz und Einzelverkehre günstiger macht. Die Digitalisierung macht
555 hier vieles möglich. Eine Mautbefreiung für kombinierte Verkehre rund 50km um
556 Häfen und Güterbahnhöfe kostet nicht viel, ermöglicht aber, dass sich
557 Multimodalität im Güterverkehr rechnet. Dies ist gut für das Klima und die

558 Personalnot im Logistikgewerbe. Darüber hinaus sind die sozialen Regeln des EU-
559 Mobilitätspaketes eine Chance für die Logistik. Das Kabinenschlafverbot wird
560 Liniendienste im LKW-Verkehr befördern und die Nachfrage nach stadtnahen
561 Logistikflächen erhöhen. Dies ist die Gelegenheit mit der Logistikbranche an
562 nachhaltigen Logistikketten zu arbeiten, zu denen auch die unterirdische
563 Röhrenpost für Paletten in den Städten und alternative Antriebe gehören.
564 Batterie-LKWs fahren schon auf NRWs Straßen. Brennstoff-LKW werden derzeit
565 entwickelt und Gas-LKW werden in Serie hergestellt. Wir brauchen alle Antriebe,
566 um den Straßengüterverkehr zu dekarbonisieren.

567 Einzelhandel ist das neue Online

568 30 Prozent unserer Wege legten wir vor der Pandemie fürs Einkaufen oder
569 Erledigungen zurück - fast so viel wie wir für Beruf und Ausbildung unterwegs
570 sind. Hinzu kommt der Online-Handel, der ebenfalls für Verkehr und Emissionen
571 sorgt – und in der Corona-Krise kräftig wächst. Dabei können Online-Handel und
572 Zulieferer unsere Einkäufe emissionsparender machen. Aktuell scheitert das vor
573 allem daran, dass Haushalte mehrfach angefahren werden müssen, viel retourniert
574 wird und eine zweite Infrastruktur neben dem Einzelhandel existiert.

575 Wir sorgen dafür, dass Wege verringert werden und Einkaufen im Laden mit Online-
576 Shopping verzahnt wird. Bis 2030 soll jeder Haushalt Anschluss zu Anlieferboxen
577 haben, um mehrfache Zuliefer-Fahrten zu verhindern. Retouren dürfen nicht mehr
578 kostenlos sein. Lieferfahrzeuge müssen emissionsfrei fahren. Unsere
579 Einzelhandelsstraßen müssen online gehen, das zeigt auch gerade die Corona-
580 Krise, die zu einer weiteren Konzentration auf Online-Handelsgiganten führt.
581 Schon jetzt unterstützt das Land auf grüne Initiative hin, Einkaufsstraßen mit
582 dem Online-Handel zu verknüpfen. Der lokale Einzelhandel muss unsere erste
583 Adresse beim Onlineshopping werden, dafür muss er sich entsprechend verknüpfen.
584 Und die Lieferung auf der letzten Meile kann mit dem Lastenrad erfolgen. Dafür
585 fördern wir eine kluge Citylogistik, bei der die Lieferdienste miteinander
586 kooperieren.

587 Flugverkehr reduzieren und emissionsärmer und leiser machen

588 Flugverkehr ist ein Bestandteil gesellschaftlicher Mobilität. Gleichzeitig
589 stellen Lärm und Emissionen eine starke Belastung für Mensch und Umwelt dar. Der
590 Flugverkehr hat von allen Verkehrsarten die schlechteste Klimabilanz und ist die
591 am schnellsten wachsende Treibhausgasquelle.

592 Grüne Flugverkehrspolitik basiert auf einem Dreiklang: einen großen Teil des
593 Flugverkehrs durch klimafreundliche Fortbewegungsmittel ersetzen; den
594 notwendigen Flugverkehr emissionsärmer machen; und schließlich den Lärm
595 reduzieren. Für uns ist klar: In einer globalisierten Welt brauchen wir
596 Flugverkehr weiterhin. Wir kämpfen gegen die Klimakrise und Fluglärm, und nicht
597 gegen den Luftverkehr an sich.

598 Gleichzeitig wollen und können wir beim Flugverkehr nicht auf die
599 Wachstumserwartungen vor der Corona-Krise zurückkehren. Viele Flugreisen können
600 künftig durch digitale Zusammenarbeit ergänzt und teilweise sogar ersetzt
601 werden. Auch den Trend zu regionalem Tourismus in Corona-Zeiten gilt es zu
602 verstetigen. Auf Kurz- und Mittelstrecken wollen wir erreichen, dass Reisen und
603 Logistik künftig durch umweltfreundlichere Formen der Mobilität wie der Bahn

604 abgewickelt werden und die Emissionen und Umweltbelastungen der Branche
605 nachhaltig sinken.

606 Vor der Corona-Krise wurde eine Verdopplung der Flugpassagiere bis zum Jahr 2040
607 vorhergesagt. Mit der aktuellen Effizienzsteigerung von ein Prozent im
608 Luftverkehr ist klar, dass der Flugsektor bei dieser Entwicklung nicht
609 klimaneutral werden kann. Deshalb ist es so wichtig, Alternativen zum Fliegen zu
610 fördern: Flugstrecken unter 500 km müssen bis 2035 komplett durch Bahnreisen
611 ersetzt werden. Ein Ausbau des Schienennetzes muss prioritär erfolgen, um die
612 Fahrzeit zwischen möglichst vielen Orten auf max. vier Stunden zu senken und um
613 die Kapazität und die Verlässlichkeit zu steigern. Außerdem fordern wir die
614 Reaktivierung der europäischen Nachtzugstrecken.

615 NRW hat als Bundesland mit der höchsten Flughafendichte die Verantwortung, die
616 Weichen für einen nachhaltigen Luftverkehr zu stellen. An keinem NRW-Flughafen
617 ist ein weiterer Ausbau verkehrspolitisch erforderlich und klimapolitisch
618 vertretbar. Für defizitäre Flughäfen soll es weder von Seite des Landes noch der
619 Kommunen öffentliche Zuschüsse geben. Die Zeiten des Wachstums der Flughäfen
620 sind vorbei.

621 Flugzeugbauer, Fluggesellschaften sowie Flughäfen können viel dafür tun, den
622 Luftverkehr klimagerecht und leise zu machen. Forschungen zeigen, dass
623 batterieelektrische Flugzeuge mit vielen Rotoren leiser und klimagerecht sein
624 können. Neue Antriebskonzepte, synthetische Kraftstoffe und neue direkte
625 Flugrouten können dazu beitragen, den Flugverkehr klimagerecht zu machen. Wir
626 brauchen den Single-European-Sky, Konzepte für Direktflüge mit Batterien und
627 Brennstoffzellen und Schritt für Schritt wachsende Beimischquoten für mit
628 erneuerbaren Energien hergestelltes synthetisches Kerosin, damit auch der
629 Flugverkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele beiträgt. Damit dies gelingt,
630 ist eine Flugkerosinbesteuerung dringend erforderlich.

631 Um die Belastung durch Fluglärm zu reduzieren, setzen wir auf mehr finanzielle
632 Anreize für lärmarme Technologien (lärmabhängige Entgelte an den NRW-Flughäfen).
633 Wir drängen auf eine strengere Handhabe bei den bestehenden Nachtrandzeiten und
634 Nachtflugverboten. Der einzige Flughafen mit nennenswertem Nachtflugverkehr ist
635 Köln/Bonn. Nächtliche Passagierflüge sind auch für die Passagiere nicht
636 komfortabel. Wir wollen, dass es eine neue Betriebsgenehmigung für den Flughafen
637 Köln/Bonn nur ohne nächtliche Passagierflüge gibt.

Unterstützer*innen

Tim Lösbrock (KV Mönchengladbach); Tina Guenther (KV Mettmann); Philipp Sean Giesinger (KV Kleve)