

Beschluss (vorläufig) GRÜNE Verkehrswende in NRW – sauber und bezahlbar unterwegs im ganzen Land

Gremium: Landesparteirat
Beschlussdatum: 28.02.2021
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
- 5 Homeoffice 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 europäischen Vorbildern aus den Niederlanden, Kopenhagen, Wien und
- 33 Paris. Hier treiben Bürger*innen, Politik und Wirtschaft gemeinsam visionäre
- 34 Änderungen voran. Auch in NRW wollen wir, dass Verkehrspolitik die Perspektive
- 35 der 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 barrierearme Städte, Gemeinden und Dörfer und mehr Platz für Fußgänger*innen und
41 Fahrradfahrer*innen. Bei längeren Strecken setzen wir auf ein starkes Netz aus
42 Bus und Bahn und auf vernetzte, geteilte und emissionsfreie Verkehrsmittel.
43 Unser Ziel ist, dass alle Menschen in NRW auch ohne eigenes Auto mobil sein und
44 teilhaben können. Wir beenden die jahrzehntelange autofixierte Politik in
45 Nordrhein-Westfalen und fördern die Verkehrsmittel, die unserer Gesundheit,
46 unserer Umwelt und unserem Zusammenleben gut tun. Dabei haben wir auch
47 Zugänglichkeit und Barrierefreiheit von Haltestellen, Bahnhöfen und
48 Verkehrsmitteln im Blick - denn dies hilft nicht nur Menschen mit Behinderung,
49 sondern allen.

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

63 **1. Öffentlicher Nahverkehr - bezahlbar, schnell,** 64 **flächendeckend und komfortabel**

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

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

78 **1.1 Bus und Bahn – sicher durch die Pandemie**

79 Aktuell pendeln weniger Menschen zur Arbeit und bleiben im Homeoffice.
80 Zusätzlich steigen viele auf Rad und Auto um - aus Angst sich in Bus und Bahn
81 anzustecken. Die Verkehrsunternehmen verzeichnen in der Pandemie enorme
82 Fahrgast- und Umsatzeinbußen. Bus und Bahn brauchen deshalb einen
83 Rettungsschirm! Bund und Länder müssen auch über 2020 hinaus klare
84 Finanzierungszusagen machen, um diesen wichtigen Teil der Daseinsvorsorge
85 abzusichern, Unternehmensinsolvenzen abzuwenden und Arbeitsplätze zu sichern.

86 Die Verkehrsunternehmen brauchen stärkere finanzielle Unterstützung, um die
87 bisherigen Defizite auszugleichen und das Angebot nicht nur aufrecht zu halten,
88 sondern auszuweiten, damit wieder mehr Fahrgäste den ÖPNV dauerhaft nutzen und
89 sie den erforderlichen Sicherheitsabstand einhalten können. Um die Fahrgäste
90 bestmöglich zu schützen, sollte zudem auf bessere Lüftungskonzepte und dauerhaft
91 mehr Reinigungen gesetzt werden. Gleichzeitig muss die Landesregierung dafür
92 sorgen, dass der Verkehr entzerrt wird und insbesondere Schüler*innen nicht
93 gezwungen sind, in überfüllte Busse und Bahnen zu steigen - durch versetzte
94 Schulanfangszeiten und das Lernen im Wechsel- und Kleingruppenmodell, wie wir
95 GRÜNE es für NRW schon seit Monaten fordern. Das Land muss Vorbild sein und
96 seinen Mitarbeitenden verstärkt Homeoffice-Lösungen und mobiles Arbeiten
97 ermöglichen sowie die Büroanfangs- und -endzeiten so flexibel wie möglich
98 gestalten. Die Landesregierung muss gleichzeitig bei der Wirtschaft in NRW für
99 ebensolche Maßnahmen werben.

100 1.2 Grüne Mobilitätsgarantie

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

104 Als verbindliche Mindeststandards für NRW definieren wir die Mobilitätsgarantie
105 so:

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

127 1.3 Mehr Reisekomfort und Sicherheit in Bus und Bahn

128 Um die Mobilitätsgarantie umzusetzen, müssen die Kapazitäten im Öffentlichen
129 Nahverkehr deutlich ausgebaut und klimafreundlichere Fahrzeuge beschafft werden.
130 Dazu brauchen wir hunderte Kilometer neuer Strecken und die Reaktivierung von

131 stillgelegten Strecken. Engpässe an landesweit bedeutsamen Knotenpunkten müssen
132 durch Ausbau behoben und die Signaltechnik digitalisiert werden. Um Lücken im
133 Schienennetz zu schließen und schienenferne Orte anzubinden, wird die
134 Landesförderung für regionale Schnellbuslinien deutlich erhöht.

135 Unsere Bahnhöfe machen wir wie vielerorts in den Niederlanden zu großzügigen und
136 komfortablen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs, damit die deutlich
137 gestiegenen Fahrgastzahlen in den Bahnhöfen auch willkommen sind. Hier kommen
138 alle Mobilitätsangebote zusammen: sichere Abstellmöglichkeiten für Rad und
139 Gepäck sowie Sharing-Angebote für Fahr- und Lastenräder, Leihroller und Car-
140 Sharing. Wir wollen, dass in den kommenden Jahren mindestens 400 Mobilstationen
141 und perspektivisch Mobilstationen an allen Bahnhöfen, Haltepunkten und wichtigen
142 Bus- und Bahn-Haltestellen in NRW entstehen. Um die Bahnhöfe brauchen wir neue,
143 dichte urbane Zentren mit Einkaufsmöglichkeiten, Verwaltungs- und Bürogebäuden,
144 um kurze Wege zu gewährleisten. So wird das Pendeln mit Bus und Bahn zusätzlich
145 attraktiv.

146 Auch Komfort und Sicherheit beim Reisen sind wichtig, damit Bus und Bahn
147 attraktiv werden. Wir fördern windgeschützte Wartebereiche auf den Bahnsteigen
148 sowie beheizte und geschlossene Wartebereiche am Bahnhof. Wir verbessern die
149 Verfügbarkeit sowie die Sauberkeit von Toiletten an Bahnhöfen, Knotenpunkten,
150 Zügen sowie S-Bahnen. Zudem sorgen wir für ausreichende Infrastruktur zur
151 Einhaltung der notwendigen Hygienebedingungen für Fahrgäste. Kostenloses WLAN an
152 Bahnhöfen, in Zügen und Bussen machen wir zum Standard. Und wir verbessern die
153 Verspätungswarnung mit Alternativrouten-Vorhersage für eine möglichst
154 reibungslose Fahrt.

155 1.4 Bund und Land müssen deutlich mehr in Verkehrsinfrastruktur investieren
156 Wir fordern: mehr öffentliches Geld für öffentlichen Verkehr! Denn unser
157 Verkehrsproblem ist zuallererst ein Investitionsproblem. Jahrzehntlang wurde zu
158 wenig und an der falschen Stelle investiert. Besonders die Kommunen leben seit
159 fast zwei Jahrzehnten von ihrer Substanz. Allein die kommunale
160 Verkehrsinfrastruktur in NRW hat bereits einen jährlichen Investitionsbedarf von
161 drei Milliarden.

162 Wir brauchen mehr Geld für Busse und Bahnen, Schienen und Technik. Nur so können
163 wir die Mängel, die über den Sparkurs der letzten Jahre entstanden sind,
164 beseitigen und unsere Infrastruktur so ausbauen, dass die Mobilitätsgarantie
165 erfüllt werden kann. Hinzu kommen kurzfristige Investitionen, um den
166 öffentlichen Nahverkehr krisenfest und zukunftssicher machen. Zudem sollten
167 Diesel-Züge und Diesel-Busse bald der Vergangenheit angehören und durch
168 Elektrifizierungen und alternative Antriebe ersetzt werden. Das kommt
169 Klimaschutz und lebenswerte Kommunen zugute.

170 Einiges kommt aktuell schon in Bewegung: In der letzten Regierungsbeteiligung
171 haben wir uns lange für eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel für NRW
172 eingesetzt. Nun erhält NRW vom Bund für den Nahverkehr insgesamt etwa sechs
173 Milliarden Euro zusätzlich bis 2031. Mit der Überarbeitung des
174 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wird der Ausbau von Bus und Bahn
175 endlich stärker gefördert. Die grünen Forderungen, auch kleinere Vorhaben und
176 die Sanierung bestehender Infrastruktur zu unterstützen, werden endlich
177 verwirklicht.

178 Doch für eine umfassende Verkehrswende ist das noch zu wenig. Der Bund hat
179 Klimaschutz als nationale Aufgabe definiert und den Verkehrssektor als ein
180 zentrales Feld identifiziert, in dem umgesteuert werden muss. Deshalb ist er
181 auch in der Pflicht, den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und
182 Schienenverkehrs finanziell in deutlich stärkerem Maße zu unterstützen. Die
183 nachholende Erneuerung sanierungsbedürftiger Infrastruktur sollte endlich
184 mittels eines Infrastrukturfonds von Bund und Ländern auf den Weg gebracht
185 werden. Weitere Mittel stehen bereit, wenn wir die steuerlichen Förderung
186 unsinniger Mobilität endlich beenden: Allein die Abschaffung des Diesel- und
187 Dienstwagenprivilegs bringt Einnahmen von acht Milliarden Euro. Wir wollen mit
188 diesen Mitteln den ÖPNV ausbauen. Die neun derzeit reaktivierten Strecken in
189 Nordrhein-Westfalen sind zu wenig. Bahnstrecken, die zu einer Verbesserung der
190 Mobilität führen und wirtschaftlich betrieben werden können, sollen reaktiviert
191 werden, ohne andere Mobilitätsformen wie den Radverkehr zu benachteiligen.
192 Gleichzeitig wollen wir prüfen, ob das Nutzen-Kosten-Kriterium noch zeitgemäß
193 ist und durch Kriterien der Klimawirksamkeit mindestens ergänzt wird. Insgesamt
194 wollen wir die bestehenden Förderprogramme für den ÖPNV überprüfen und
195 vereinfachen. Wir wollen die Antrags- und Genehmigungsverfahren deutlich
196 kommunalfreundlicher gestalten.

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

203 Investitionen und Ausbau brauchen nicht nur Geld, sondern auch Kompetenz. Die
204 drei übergeordneten Zweckverbände, das bei ihnen angesiedelte Zukunftsnetz
205 Mobilität NRW und die Kompetenzzentren in NRW stehen für einen Großteil der
206 anstehenden Aufgaben bereit und sind gut darauf vorbereitet. Wir wollen diese
207 drei Zweckverbände bei ihrer Entwicklung vom Verkehrsverbund zum
208 Mobilitätsverbund unterstützen. Zusätzlich brauchen wir zur Koordination, zur
209 Planung und zum Unterhalt zukünftiger Infrastruktur sowie zur Koordinierung und
210 zum Abgleich einheitlicher Tarife und Linienkonzeptionen, die
211 verbundübergreifend und von landesweiter Bedeutung sind, einen neuen Träger.
212 Hierfür wollen wir eine Landesverkehrsgesellschaft als Anstalt öffentlichen
213 Rechts prüfen.

214 1.5 Mobilität Grenzenlos denken

215 NRW liegt im Herzen Europas. Ein gut ausgebauter ÖPNV verbindet die Menschen und
216 stärkt die Wirtschaft in den Grenzregionen. Uns verbinden über 99 Km eine
217 gemeinsame Grenze mit Belgien und über 395 Km mit den Niederlanden. Durch die
218 immer weitergehende europäische Integration sind diese Grenzen für viele
219 Menschen bei uns heute im Alltag nicht mehr zu spüren. Täglich pendeln 42.710
220 Arbeitnehmer*innen in die Niederlande und alleine in der Städtereion Aachen
221 arbeiten über 4000 Menschen mit Wohnsitz in Belgien. Ein gut ausgebauter
222 grenzüberschreitender ÖPNV verbindet und trägt zur vertieften europäischen
223 Integration bei. Bereits heute gibt es zwischen Aachen und Maastricht eine
224 Busverbindung im 15-Minuten Takt. Wir wollen dafür sorgen, dass solche
225 Erfolgsmodelle der grenzüberschreitenden ÖPNV-Linien weiter ausgebaut werden.
226 Dafür fördern wir die Kooperation zwischen den Verkehrsverbänden und machen die

227 Anwendung eines einheitlichen Tarifs bis zu einem Linienendpunkt jenseits der
228 Grenze zum Standard. Dabei werden bei gemeinsamen Linien Zeitkarten aus beiden
229 Verkehrsverbänden auf der gesamten Strecke akzeptiert.

230 1.6 Schritt für Schritt zu günstigen und einfachen Tickets

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

239 Auf dem Weg zum Bürger*innenticket schaffen wir zunächst Tickets für immer mehr
240 Personengruppen, angefangen mit einem kostenfreien Ticket für Schüler*innen und
241 junge Menschen bis 18 Jahre. Für uns soll regelmäßiges Nutzen des ÖPNV ein
242 Selbstverständnis und kein Privileg sein. Deshalb fordern wir für das
243 landesweite Azubiticket dringend eine deutliche und klare Preissenkung. Im
244 Schnitt ist das Azubiticket doppelt so teuer wie das Semesterticket der
245 Studierenden. Eine Kostenangleichung der beiden Tickets ist unser Ziel. Auch bei
246 der Preisentwicklung des Semestertickets wollen wir sicherstellen, dass es für
247 Studierende gut bezahlbar wird. Wir bauen soziale Ticketangebote sowie das
248 Jobticket aus und machen dieses Schritt für Schritt zur Pflicht für öffentliche
249 Arbeitgeber wie Kommunen, Landes- und Bundesbehörden. Und wir unterstützen
250 Bürger*innentickets in Kommunen mithilfe einer Experimentierklausel. Das von
251 einer Bürgerinitiative entwickelte „Solidarische Bürgerticket Wuppertal“ wurde
252 von der Landtagsfraktion mit Hilfe eines Gutachtens überprüft. Dieses zeigt,
253 dass ein solches Ticket mit wenigen gesetzlichen Anpassungen umsetzbar wäre.

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

265 1.7 Den ländlichen Raum besser versorgen: mit Bus und Bahn und Carsharing
266 Rund zwei Drittel von NRW sind ländlich geprägte Räume. Ein Drittel der
267 Menschen, ca. sechs Millionen, leben hier. Gerade im ländlichen Raum erleben
268 viele Menschen eine Verschlechterung des Angebots im Nahverkehr und der
269 Lebensbedingungen – etwa wenn Schulen zusammengelegt werden, Kliniken oder
270 Arztpraxen schließen und zentralisiert werden, oder Einkaufsmöglichkeiten oder
271 Freizeitangebote nur noch mit dem Auto erreichbar sind. Obwohl viele Menschen
272 auch beruflich in den nächstgrößeren Ort pendeln müssen, ist in vielen Städten
273 und Regionen der Schulbus das einzige ÖPNV-Angebot. Dadurch sind gerade junge
274 Menschen abhängig von ihren Eltern oder einem eigenen Fahrzeug. Und der Mangel

275 an öffentlichem Verkehr ist für ältere Menschen, die nicht mehr fahren können,
276 eine massive Einschränkung der Lebensqualität und Möglichkeit zur Versorgung und
277 gesellschaftlicher Teilhabe. Doch auch für die Wirtschaft in ländlicheren
278 Regionen ist ein fehlendes ÖPNV-Angebot problematisch und macht sie unattraktiv.
279 Beispielsweise sind viele Auszubildende darauf angewiesen, von ihren Eltern zum
280 Ausbildungsbetrieb gebracht zu werden.

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

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

293 Das klassische Angebot von Bus und Bahn wird verknüpft mit dem Radverkehr und
294 flexiblen, vernetzten Angeboten. Wir schaffen im ganzen Land Mobilstationen mit
295 Park and Ride, Carsharing und sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten. Wir bauen
296 ein landesweites Netzwerk von Radschnellwegen und Radrouten, auf denen man
297 sicher und weitestgehend kreuzungsfrei mit dem Fahrrad unterwegs ist. Damit das
298 passiert, muss das Land NRW die Verantwortung für den schnellen Ausbau annehmen
299 und darf sie nicht auf Kommunen abwälzen.

300 Öffentliches und privates Carsharing ergänzen diese Angebote. Dabei wollen wir
301 mit intelligenten Lizenzierungsverfahren erproben, bei denen Carsharing-Anbieter
302 im Stadtgebiet bevorzugte, feste Standorte erhalten und im Gegenzug auch in
303 ländlichen Räumen ein Angebot schaffen. In dünn besiedelten Gegenden muss es
304 möglich sein, gegen ein festes Entgelt andere Menschen mitzunehmen – gesteuert
305 von einer kommunalen Plattform nach festen Regeln. Auch das automatisierte
306 Fahren hat seinen Platz in der Verkehrswende, wenn es vorrangig auf geteilte
307 Angebote setzt. Deshalb fördern wir Labore für automatisierte Shuttles in den
308 ländlichen Räumen. Bürgerbusse sollen bei Ersatzbeschaffungen grundsätzlich auf
309 Elektrobetrieb umgestellt und stärker als Bürgerbusse mit konventioneller
310 Antriebstechnik gefördert werden.

311 1.8 Bus und Bahn in den Ballungsräumen ausbauen

312 NRWs Nahverkehr stößt in den Ballungsräumen im Rheinland und in der Metropole
313 Ruhr immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen. Insbesondere zu den
314 Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags sind Busse und Bahnen überfüllt und
315 unzuverlässig.

316 In zehn Jahren wird mit dem Rhein-Ruhr-Express zwischen Dortmund und Köln alle
317 15 Minuten ein schneller Regionalzug, der Großstädte der Metropole Ruhr und dem
318 Rheinland verbindet, unterwegs sein. Wir GRÜNE haben uns in der Vergangenheit
319 wie keine andere Partei für dieses Projekt stark gemacht. Die steigenden
320 Fahrgastzahlen zeigen jedoch: Der RRX allein wird nicht reichen, um hochwertigen

321 Nahverkehr zwischen Rhein und Ruhr zu gewährleisten. Deshalb möchten wir mit
322 diesen Maßnahmen den Schienenverkehr in den Ballungsräumen stärken.

323 Um den regionalen Schnellverkehr zu entlasten, soll das S-Bahnnetz in NRW massiv
324 ausgebaut werden. Etwa 50 Jahre nach dem Beginn des S-Bahnbaus in NRW, läuten
325 wir die Zeit der S-Bahn Rhein-Ruhr 2.0 ein. So fordern wir eine Verdopplung der
326 S-Bahnstationen in den nächsten zehn Jahren, neue Linien und mindestens einen
327 15-Minutentakt von früh morgens bis in den Abend auf allen Linien. Die dafür
328 nötigen Bauvorhaben sollen zügig geplant und mit Geldern von Bund, Land und der
329 DB gebaut werden. So bauen wir ein zweites Rückgrat für NRWs Nahverkehr auf, das
330 nah an den Nutzer*innen ist!

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

335 Ein starkes S-Bahnnetz braucht starke Zubringerverkehre. Deshalb sollen Busse
336 und kommunale Bahnen mindestens im S-Bahntakt die S-Bahnstationen direkt
337 anfahren. Um dazu beizutragen, sind die allgemeinen Mittel des Landes für den
338 kommunalen ÖPNV-Betrieb zu erhöhen.

339 Neue digitale Infrastruktur erhöht auch in den Städten die Kapazität der
340 Infrastruktur. Jedoch ist die Digitalisierung mit hohen Kosten verbunden.
341 Besonders im Ruhrgebiet sind diese Investitionen kaum zu stemmen. Damit sich die
342 Kommunen diese wichtige Investition in ihre Zukunft leisten können, möchten wir
343 als Land die Kommunen hierbei finanziell unterstützen. Gleiches gilt für den
344 Erhalt vorhandener Infrastruktur. Zukünftig soll sich das Land an
345 Erhaltungskosten beteiligen, um insbesondere Streckenstilllegungen zu
346 verhindern.

347 **2. Freie Fahrt fürs Fahrrad**

348 **2.1 Radwegenetz neu gestalten**

349 Das Fahrrad gewinnt für kurze und mittlere Distanzen immer mehr an Bedeutung.
350 Die Verkäufe von Fahrrädern und E-Bikes steigen seit Jahren an. Ebenso die Zahl
351 der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden: Aktuell liegt der Anteil des
352 Radverkehrs in NRW bei rund elf Prozent. In den Städten ist die deutliche
353 Zunahme des Radverkehrs nicht nur spür- sondern auch messbar. So ist
354 beispielsweise in Düsseldorf der Radverkehr im Jahr um mehr als 22 Prozent
355 gestiegen. Der Vergleich mit anderen Ländern macht aber deutlich, dass hier noch
356 viel Luft nach oben ist. Die Volksinitiative "Aufbruch Fahrrad" fordert deshalb
357 bis 2025 eine Erhöhung auf 25 Prozent – ihr Erfolg zeigt, dass viele Menschen in
358 NRW bessere Bedingungen für den Radverkehr wollen. Denn nur durch eine sichere,
359 komfortable und gut vernetzte Fahrradinfrastruktur sind die Menschen gerne
360 bereit, aufs Fahrrad umzusteigen. Nicht nur bei den großen Fahrrad-Vorbildern
361 Niederlande und Kopenhagen, auch in Deutschland tut sich mittlerweile etwas:
362 Bundesländer wie Berlin machen vor, wie die Fahrradwende funktionieren kann. Der
363 Straßenraum wird neu aufgeteilt und das Radfahren durch breite und gut
364 ausgebaute Wege, Grüne Welle für Fahrräder, ausreichende Stellplätze und
365 Verknüpfung mit dem ÖPNV etc. komfortabler, schneller und sicherer
366 gemacht. Grundsätzlich befürworten wir die Trennung von Fahrrad- und Autoverkehr

367 aus sicherheitstechnischen Gründen. Dort wo dieses innerstädtisch aus
368 Platzmangel nicht möglich ist, sollen alternative, geschwindigkeitsreduzierte
369 Konzepte implementiert werden. Wir wollen, dass auch NRW in Sachen Radverkehr
370 endlich auf die Überholspur wechselt. Das ist machbar, denn verglichen mit dem
371 öffentlichen Nahverkehr ist eine verbesserte Infrastruktur für das Fahrradfahren
372 relativ schnell und kostengünstig umzusetzen.

373 Wir arbeiten an einem Radverkehrsgesetz für NRW, das für sicheres und
374 komfortables Radfahren in und zwischen Orten sorgt und seinen Namen verdient.
375 Wir schaffen damit ein dichtes Radwegenetz, das alle relevanten
376 Radwegeverbindungen abdeckt. Dazu bauen wir ein Haupttroutennetz mit
377 Radschnellwegen und Radvorrangrouten auf, an das alle Gemeinden in NRW
378 angeschlossen sind. Dieses überörtliche Netz wird durch lokale Radwegenetze
379 ergänzt, die je nach örtlicher Gegebenheit als "Protected Bike Lanes" an
380 mehrspurigen Straßen, breiten markierten Radwegen entlang der Fahrbahnen sowie
381 Fahrradstraßen ausgestaltet werden. Wir wollen auf den zuständigen Ebenen dafür
382 sorgen, dass bei Ersatzneubauten oder Sanierungen von Autobahnen, Bundes- und
383 Landesstraßen immer auch Rad- und Fußwege-Verbindungen mit realisiert werden.
384 Die Finanzierungsregeln und das Planungsrecht wollen wir überprüfen um dies
385 konsequent durchzusetzen. Langfristig ist unser Ziel, dass an allen
386 übergeordneten Straßen immer auch Infrastruktur für die Nahmobilität vorhanden
387 ist.

388 Dafür stellen das Land, die regionalen Gliederungen und die Kommunen jeweils für
389 ihren Bereich verbindliche Bedarfs- bzw. Angebotsplanungen auf. In diesen sind
390 die zur Erreichung der Ziele notwendigen Maßnahmen aufgeführt, entsprechend
391 priorisiert und mit finanziellen Mitteln und personellen Ressourcen hinterlegt.
392 Dazu gehört auch, dass sowohl beim Landesbetrieb Straßen.nrw, bei den
393 Bezirksregierungen und in den kommunalen Verkehrsverwaltungen Fachabteilungen
394 für den Radverkehr gebildet werden, die die Planungen voranbringen und den Bau
395 umsetzen. Im Landesministerium wird ein zentrales Referat für die Planung und
396 Umsetzung des Fahrradgesetzes eingerichtet. Landesweit müssen Organisationen,
397 Strukturen und Abläufe der Radverkehrsförderung so gestaltet werden, dass sie
398 dem schnellen Radausbau förderlich sind. In allen Institutionen, die in
399 Entscheidungen rund um Planung und Bau beteiligt sind, muss der Radverkehr einen
400 höheren Stellenwert bekommen.

401 Radfahren so sicher wie möglich zu machen, ist unser wichtigstes Ziel. Denn
402 viele Menschen fühlen sich zu unsicher, das Rad für ihre Wege zu nutzen und sich
403 auf schmalen Radwegen oder im dichten Autoverkehr zu bewegen. Radfahrende haben
404 kein „Blechkleid“, das sie vor Unfällen schützt. In der Unfallstatistik sind
405 deshalb jedes Jahr viele tote oder schwer verletzte Menschen zu beklagen. Wege,
406 Kreuzungen und Regeln müssen deshalb selbsterklärend und so aufgebaut sein, dass
407 Fehler einzelner Verkehrsteilnehmer*innen keine tödlichen Folgen haben. Nur so
408 werden sich mehr Menschen aller Altersklassen trauen, aufs Rad zu steigen und
409 sich auch wirklich sicher fühlen. „Vision Zero“ – keine Verkehrstoten – ist
410 unsere Leitlinie, die wir im Fahrradgesetz verankern und damit die
411 Landesregierung verpflichten, Lösungen zu entwickeln. In der Folge schwerer
412 Unfälle mit Fahrradbeteiligung sollten die jeweiligen Kreuzungen und
413 Straßenabschnitte grundsätzlich auf ihre Sicherheit hin überprüft werden.

414 2.2 ÖPNV und Radverkehr verknüpfen

415 Um den Mobilitätsbedürfnissen möglichst gerecht zu werden, ist vor allem die

416 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr enorm wichtig. An allen Haltepunkten
417 des Schienenverkehrs bauen wir ausreichende und sichere
418 Fahrradabstellmöglichkeiten. An den größeren Haltestellen und Bahnhöfen
419 errichten wir Fahrradstationen mit entsprechendem Serviceangebot, in denen
420 hochwertige Fahrräder sicher abgestellt und E-Bikes geladen sowie Reparaturen
421 durchgeführt und Leihräder gemietet werden können. Fahrräder sollen in allen
422 Fahrzeugen des ÖPNVs und des Schienenverkehrs mitgenommen werden dürfen, auch in
423 den Fernverkehrszügen der Bahn. An Mobilstationen entstehen sichere
424 Fahrradabstellmöglichkeiten und stehen Leihfahrräder zur Verfügung.

425

426 2.3 Mehr Platz für Menschen

427 Außerdem wollen wir den Bau von Fahrradgaragen fördern und Autoparkhäuser auch
428 für das Abstellen von Fahrrädern nutzen. Damit in Wohngebieten und
429 Einkaufsstraßen genügend Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, wollen wir
430 Parkplätze auch zum Abstellen von Fahrrädern nutzen und Platz für
431 Lastenfahrräder schaffen. Klar ist: Mehr Platz fürs Rad, mehr Platz für
432 Zufußgehende heißt weniger Platz für das Auto. Durch den Rückbau von Straßen und
433 Parkplätzen zu Rad- und Fußwegen, zu Plätzen zum Spielen und Verweilen schaffen
434 wir eine Stadt für Menschen und nicht für Autos.

435 Im Gegensatz zu E-Autos wird die Anschaffung von E-Bikes nicht öffentlich
436 gefördert. Dies wollen wir ändern und auch für den Kauf von E-Bikes oder
437 hochwertigen Fahrräder entsprechende Prämien zahlen, wenn dafür das eigene Auto
438 abgemeldet wird. Unabhängig davon fördern wir den Kauf von Lastenrädern, sowohl
439 für den Privatgebrauch als auch für Betriebe und Unternehmen.
440 Qualifizierungsmöglichkeiten für Fahrrad-Werkstattpersonal wollen wir fördern.

441 3. Digitalisierung für die Verkehrswende richtig 442 nutzen

443 Die Digitalisierung bietet große Chancen, Klimaschutz und Mobilität gerade im
444 ländlichen Raum zusammenzubringen – vorausgesetzt, wir setzen sie richtig ein.
445 Wichtig ist, dass Bus und Bahn das Herzstück der vernetzten, digitalen Mobilität
446 bilden – sonst führt die Digitalisierung schnell zu mehr statt weniger privatem,
447 motorisierten Verkehr. Mobilitätsplattformen der öffentlichen Hand stellen Bus
448 und Bahn ins Zentrum der vernetzten Mobilität und gewährleisten Datenschutz und
449 Datensparsamkeit. Private Anbieter sollen verpflichtet werden, Schnittstellen zu
450 diesen öffentlichen Plattformen bereitzustellen. Voraussetzung für eine solche
451 Mobilität der Zukunft ist ein starkes 5G-Netz. Nicht zuletzt eröffnet uns die
452 Digitalisierung neue Möglichkeiten, Wege zur Arbeit oder Dienstreisen durch
453 Homeoffice zu vermeiden.

454 4. Emissionsfreier Verkehr in 30 Pionierstädten

455 Unsere Städte und Gemeinden sind der Ort, an denen Verkehrswende stattfindet.
456 Kommunen sind die wichtigsten Player, wenn es um die Gestaltung von Verkehr
457 geht. In den Rat- und Kreishäusern im ganzen Land setzen wir GRÜNE uns dafür
458 ein, die Verkehrswende vor Ort gelingt. Dafür brauchen Kommunen insgesamt mehr
459 Unterstützung von Bund und Land.

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

466 4.1 Stadt der kurzen und sicheren Wege

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

477 Schrittweise wird Parkraum nur noch für emissionsfreie Autos bereitgestellt und
478 insgesamt reduziert. In den städtischen Bereichen mit hohem Parkdruck sollen
479 flächendeckend Parkraumbewirtschaftungskonzepte aufgestellt werden, welche
480 örtlich angepasste Regelungen vorsehen. Dabei soll der Preis für die
481 Inanspruchnahme öffentlicher Flächen (als Parkgebühren oder für Bewohnerparken)
482 stärker den realen Wert dieses knappen öffentlichen Gutes widerspiegeln. Wir
483 setzen uns in den Städten für den Bau von Quartiersgaragen als Alternative zum
484 Parken im öffentlichen Raum ein. Die bauordnungsrechtlichen Regelungen für
485 Stellplätze wollen wir lokal so anpassen, dass in verdichteten Bereichen eher
486 Raum zum Wohnen und Leben entsteht als für das Abstellen von Kraftfahrzeugen.
487 Falschparken auf Gehwegen muss stärker geahndet werden. Zusammen mit mehr
488 Umweltpuren und komfortablem und gut vernetztem Carsharing wird das dazu
489 führen, dass deutlich weniger PKW pro Einwohner*in als heute in den Städten
490 stehen und fahren – einfach, weil die meisten Leute bequemer und schneller
491 autofrei unterwegs sind, sofern man nicht allzu viel transportieren muss oder
492 komplizierte Wege hat. Unser Ziel ist es, die Zahl der PKW pro Einwohner*in
493 jedes Jahrzehnt um ein Drittel zu senken, so dass wir 2050 bei den vom
494 Umweltbundesamt empfohlenen 150 PKW pro 1000 Einwohner*in stehen. Dadurch
495 entsteht auch mehr Platz fürs Leben in unseren Städten.

496 5. Zeit für echte Planungsbeschleunigung und - 497 vereinfachung

498 Planungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich der Verkehrsinfrastruktur dauern
499 zu lange. Noch immer liegen zwischen Planung und Baufreigabe von Projekten oft
500 viele Jahre, mitunter sogar Jahrzehnte. Insbesondere dem Klimaschutz dienliche
501 Projekte müssen schneller und effizienter umgesetzt werden können. Wir GRÜNE
502 wollen neue Wege finden, frühe Bürgerbeteiligung, transparente Planung und
503 Natur- und Umweltbelange mit schnelleren Planungsprozessen zusammenzubringen.
504 Dabei ist ein entscheidender Faktor ausreichendes Fachpersonal bei den Planungs-
505 und Genehmigungsbehörden. Eine vom Landesparteierrat eingesetzte Fachgruppe aus
506 Landesvorstand, LAG Ökologie, parteiinternen Expert*innen und externen

507 Expert*innen erarbeitet im Frühjahr 2021 ein Konzept für eine moderne und
508 wirkungsvolle Umweltverwaltung, die auch die Frage der Planungsbeschleunigung
509 umfasst.

510 **6. Verkehrswende braucht Kommunikation und neue** 511 **Mobilitätsroutinen**

512 Die Verkehrswende erreichen wir nicht allein durch neue Verkehrsplanung. Die
513 neuen Angebote müssen von den Benutzer*innen auch angenommen werden. Der
514 Schlüssel dafür ist Kommunikation, die die Akzeptanz der Maßnahmen in der
515 Bevölkerung und Wirtschaft erhöht, aber auch Entscheider*innen und die
516 Planungsbehörden unterstützt, die unterschiedlichen Maßnahmen umzusetzen. Für
517 die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie im Land und in den einzelnen
518 Kommunen werden wir die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen.

519 Um die bisherigen Mobilitätsroutinen zu durchbrechen und neue Routinen zu
520 schaffen, fördern wir zielgruppenspezifisches und standortbezogenes
521 Mobilitätsmanagement. Hierzu zählen Maßnahmen in Betrieben und großen
522 Bürostandorten, in Schulen und Wohnquartieren sowie die Förderung von
523 Neubürger*innen-Informationen in den Kommunen. Wie wir uns im Kindes- und
524 Jugendalter bewegen, ist prägend für das weitere Leben. Daher fördern wir das
525 Zufußgehen und Fahrradfahren mithilfe sicherer Schul- und Freizeitwege. Das Land
526 muss die Kommunen bei dieser wichtigen Aufgabe unterstützen.

527 **7. Straßen: Erhalt vor Neubau und** 528 **Klimamoratorium**

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

536 Die schwarz-gelbe Landesregierung hat für dieses Haushaltsjahr die Mittel für
537 den Landesstraßenneubau um weitere fünf Millionen Euro auf 62 Millionen Euro
538 erhöht. Dies sind über 30 Millionen Euro mehr als im letzten rot-grünen
539 Haushalt, obwohl das Landesstraßennetz eigentlich fertig gebaut ist. Der Neu-
540 und Ausbau von Straßen und Autobahnen bis teilweise in die 2030er Jahre hinein
541 ist klimapolitisch das völlig falsche Signal, weil klar ist, dass die Zukunft in
542 der öffentlichen und geteilten Mobilität liegt. NRW braucht deshalb eine
543 Richtungsentscheidung: Das Geld, das das Land für Straßen noch ausgibt, muss in
544 Erhalt und Sanierung gehen. Marode Straßen und Brücken zu sanieren ist
545 wichtiger, als Spatenstiche zu feiern. Wir wollen eine Klima-Überprüfung und ein
546 Moratorium für alle geplanten Neu- und Ausbauprojekte. Alle Vorhaben, die zu
547 einem weiteren Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur in NRW führen, müssen
548 auf Notwendigkeit und Nachhaltigkeit überprüft werden. Der bestehende
549 Bundesverkehrswegeplan (BVWP) muss revidiert werden. Wir brauchen einen neuen
550 Bundesmobilitätsplan, der alle Verkehrsträger zusammen denkt und mit den Klima-

551 sowie Verkehrsverlagerungszielen überstimmt. Ein Moratorium für noch nicht mit
552 der Planung begonnene oder sich erst im Vorplanungsstadium befindliche Projekte
553 des BVWPs 2030 und des Landesstraßenbedarfsplans ist notwendig. Auf Landesebene
554 wollen wir den Landesstraßenbedarfsplan endlich neu aufstellen und die Neu- und
555 Ausbauprojekte massiv reduzieren. Wir setzen uns zudem dafür ein, verstärkt
556 Bundes- und Landesstraßen, die keine bundes- oder landesweite Verkehrsbedeutung
557 haben, bei Zahlung eines einmaligen Ausgleichs abzustufen, damit hier für
558 Kommunen nicht falsche Anreize dadurch entstehen, dass die Kosten lokaler
559 Autoverkehre durch Bund und Land gedeckt werden. Straßen NRW muss auf
560 Nachhaltigkeitsziele verpflichtet werden, dazu gehört auch, den Straßen-Verkehr
561 insgesamt zu reduzieren.

562
563 7.1 Bundesverkehrswegeplan: Stopp der Mega-Autobahn-Ausbauten und Neuplanung für
564 Schiene und Rad

565
566 Der von Union und SPD im Jahr 2016 im Bundestag beschlossene
567 Bundesverkehrswegeplan 2030 enthält zahllose Neu- und Ausbauprojekte an
568 Bundesautobahnen und -straßen. Schon heute werden 20 Prozent aller
569 Fahrleistungen Deutschlands in NRW erbracht. In der Summe stehen die Ausbaupläne
570 des Bundesverkehrswegeplans Klimaschutzziele diametral entgegen und vereiteln
571 eine konsequente Verkehrswende.

572
573 Auf den Straßenneu- und Ausbau folgt nicht nur zusätzlicher Autoverkehr und
574 weitere CO₂-Emissionen, es werden auch unzählige Hektar Land, Wald und
575 Offenflächen, zerstört. Wertvolle Biotopflächen werden vernichtet und Wohnhäuser
576 werden den Straßen weichen müssen, nachdem ihre Bewohner*innen enteignet und
577 vertrieben worden sind. Nach der Inbetriebnahme oder Erweiterung sind die
578 Straßen und Autobahnen dann eine erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung für
579 Anwohner*innen.

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

588 Durch NRW zieht sich bereits heute ein dichtes Netz von Straßen und Autobahnen,
589 welches durch fast 300 Projekte des Bundesverkehrswegeplans, noch dichter würde.
590 Die Belastung für unser Bundesland mit rund 18 Mio. Einwohner*innen nimmt dabei
591 zu.

592 Die meisten Großstädte und Landesteile, und damit der Großteil der Bürger*innen
593 NRWs, sind dabei unmittelbar von diesen Fernstraßen-Planungen betroffen. Dazu
594 gehören u.a. die weitläufigen Ausbaustrecken wie bspw. die A1 von Münster bis
595 Kamen, in Leverkusen und in der Eifel oder die A3 zwischen Leverkusen und
596 Oberhausen sowie die A40 mitten durch das Ruhrgebiet. In der Region Köln-Bonn
597 stehen mit der geplanten neuen Autobahnbrücke Rheinspange 553, dem Ausbau der A4
598 und der Diskussion über einen Abriss und Neubau der Rodenkirchener Brücke sowie
599 dem Ausbau der A565 in Bonn ("Tausendfüßler") gleich drei Projekte auf der
600 Agenda. Mitten durch die Ruhr-Großstädte Essen und Duisburg sollen die A52 und
601 die A59 ausgebaut werden, in Wesel die B8 neugebaut werden. Aber auch ländliche

602 Regionen wie das Sauerland, wo die A49 weitergebaut werden soll, sind betroffen.
603 Und diese Liste ließe sich noch lange fortsetzen. Für uns GRÜNE ist klar, dass
604 diese Projekte nicht zukunftsfähig sind und im Sinne einer grünen Verkehrswende
605 dringend auf den Prüfstand gehören.

606 7.3 Inner- und außerörtlich: neue Regelgeschwindigkeiten einführen
607 Wir GRÜNE in NRW sind zuversichtlich, dass wir die langjährige Forderung nach
608 einem Tempolimit auf deutschen Autobahnen bald endlich in die Tat umsetzen
609 können. Inzwischen existiert eine große gesellschaftliche Mehrheit für ein
610 Tempolimit, weil es zu mehr Sicherheit, weniger Verkehrstoten, mehr Klimaschutz
611 und weniger Staus führt. Wir drängen die Landesregierung, ein Tempolimit im Bund
612 anzustoßen und zu unterstützen und bis zur flächendeckenden Einführung
613 entsprechende Modellversuche auf Autobahnen in NRW zu starten. Innerorts setzen
614 wir uns für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ein, auf Landstraßen für Tempo 80.

615 8. Lärmschutz

616 Lärm stresst und macht krank. Insbesondere der Verkehrslärm von Straßen,
617 Schienen und Flugzeugen schränkt die Lebensqualität vieler Bürgerinnen und
618 Bürgern erheblich ein.
619 Bisher haben Menschen an Bestandsstrecken keinen Anspruch auf Lärmschutz - das
620 wollen wir ändern. Lärm muss verkehrsträgerübergreifend beurteilt werden.
621 Lärmschutzmaßnahmen müssen sich an Maximalpegeln statt wie bisher an
622 Durchschnittswerten orientieren.
623 Am besten ist es, den Lärm direkt an der Quelle abzustellen – also an den Fahr-
624 und Flugzeugen. Wir wollen daher Vorfahrt für aktiven Lärmschutz bei Schienen-,
625 Flug- und Straßenverkehr. Außerdem brauchen wir Fahrzeuge, die weniger Lärm
626 verursachen. Die Kommunen benötigen einen größeren Ermessens- und
627 Entscheidungsspielraum, um Geschwindigkeiten anzupassen.
628 Zusätzlich muss der Lärmschutz verstärkt werden. Wir treten dafür ein, dass ein
629 Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge nicht nur für den Aus- und Neubau von Straßen
630 und Schienenwegen gilt. Auch an bestehenden Straßen und Schienenwegen brauchen
631 wir einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz statt Lärmsanierung nur nach Kassenlage.

632 9. Für eine Antriebswende: E-Mobilität und 633 Ladeinfrastruktur ausbauen

634 PKW mit Batterie- und Nutzfahrzeuge mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb sind
635 ein weiterer Baustein der Verkehrs- und Klimawende. Zwingende Voraussetzung für
636 klimafreundliche E-Mobilität ist aber, dass die Energiewende massiv
637 vorangetrieben wird. Hier fordern wir GRÜNE in NRW endlich einen
638 Richtungswechsel von Bundes- und Landesregierung.

639 Wir setzen uns weiterhin dafür ein, dass Deutschland, wie viele europäische
640 Länder auch, ein festes Datum als Zulassungsende für Verbrennungsmotoren
641 beschließt – wie es beispielsweise die Niederlande ab dem Jahr 2030 tun. Autos
642 müssen konsequent nach CO₂-Ausstoß besteuert werden. Außerdem braucht es ein
643 klares Bekenntnis von Bund, Land und Kommunen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur.
644 Wo Parkraum verbleibt, soll er voranging für E-Autos genutzt werden.
645 Synthetische Kraftstoffe für den Verbrennungsmotor, wie sie die deutschen

646 Autohersteller und die Mineralölindustrie noch erträumen, bieten keine
647 Perspektive. Sie erfordern sechsmal mehr Energie für den gefahrenen Kilometer
648 als beim batterieelektrischen Antrieb. Auch Wasserstoff ist eine begrenzte
649 Ressource, die nur zum Klimaschutz beitragen kann, wenn sie aus Erneuerbaren
650 gewonnen werden kann. Diese begrenzte Ressource soll den Schwerlast- und
651 Nutzfahrzeugen vorbehalten sein. Wo immer es möglich ist, sollte also Strom
652 direkt mit Hilfe von Batterien oder Oberleitungen genutzt werden. Nur wenn dies
653 nicht oder schwer möglich ist sollte Wasserstoff, und nur dort, wo extrem hohe
654 Energiedichten benötigt werden, sollten synthetische Kraftstoffe zum Einsatz
655 kommen.

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

664 Um den Aufbau privater Ladestationen anzukurbeln, reicht es bei Weitem nicht aus
665 – wie aktuell von der Bundesregierung vorgelegt –, nur die Mindestvorgaben der
666 EU-Richtlinie umzusetzen. Bei neuen und umfangreich sanierten Gebäuden müssen
667 deutlich mehr Lademöglichkeiten vorgegeben werden. Der Schwellenwert von derzeit
668 zehn Parkplätzen muss gesenkt werden, damit die Regelung nicht nur bei großen
669 Neubauprojekten greift. Auch die pauschale Ausnahme von unternehmenseigenen
670 Gebäuden hemmt den Durchbruch der Elektromobilität. Besonders in gewerblichen
671 Flotten gibt es große Potentiale für E-Autos - hier sollte Beratung und
672 Förderung vorrangig ansetzen.

673

674 **10. Nachhaltige Mobilität braucht nachhaltige** 675 **Raumentwicklung**

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

685 Mit den Vorteilen der Antriebswende für die Gesundung der europäischen Umwelt
686 verbessert sich nichts an den schlimmen Verhältnissen bei der Beschaffung
687 mancher Rohstoffe, z.B. Lithium, Kobalt, Seltene Erden, Graphit, Nickel, Kupfer,
688 Mangan, Aluminium. Deshalb wollen wir GRÜNE auch eine Rohstoffwende, die mit EU-
689 Maßnahmen zur Einhaltung umwelt- und menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in
690 den Lieferketten einhergeht. Denn unser Wohlstand darf nicht auf Zwangsarbeit,
691 Sklaverei, Vertreibungen und anderen untragbaren Verhältnissen in den
692 Ursprungsländern aufgebaut werden.

693 11. Zukunft des Güterverkehrs

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

701 Wir GRÜNE wollen, dass sich endlich mehr auf Wasser und Schiene bewegt. Wir
702 setzen uns für die Reaktivierung alter Gleisanschlüsse für die Industrie ein.
703 Wir schaffen Förderprogramme für multimodale Verkehre, damit vorhandene Technik
704 den Warenumsatz und Einzelverkehre günstiger und nachhaltiger macht. Die
705 Digitalisierung macht hier vieles möglich. Eine Mautbefreiung für kombinierte
706 Verkehre rund 50km um Häfen und Güterbahnhöfe kostet nicht viel, ermöglicht
707 aber, dass sich Multimodalität im Güterverkehr rechnet. Dies ist gut für das
708 Klima und die Personalnot im Logistikgewerbe. Darüber hinaus sind die sozialen
709 Regeln des EU-Mobilitätspaketes eine Chance für die Logistik. Verbesserungen in
710 Sachen Lenk- und Ruhezeiten für die Fahrer*innen begrüßen wir. Das
711 Kabinenschlafverbot wird Liniendienste im LKW-Verkehr befördern und die
712 Nachfrage nach stadtnahen Logistikflächen erhöhen. Dies ist die Gelegenheit mit
713 der Logistikbranche an nachhaltigen Logistikketten zu Wir schaffen
714 Förderprogramme für Schiffs- und Bahntransporte, die im Wettbewerb gegen LKW-
715 Frachtführer benachteiligt sind. Wir möchten mit der Logistikbranche an
716 nachhaltigen Logistikketten arbeiten, zu denen auch die unterirdische Röhrenpost
717 für Paletten in den Städten und alternative Antriebe gehören. Batterie-LKWs
718 fahren schon auf NRWs Straßen. Brennstoff-LKW werden derzeit entwickelt und Gas-
719 LKW werden in Serie hergestellt. Wir brauchen alle Antriebe, um den
720 Straßengüterverkehr zu dekarbonisieren.

721 12. Kluge Citylogistik, Einzelhandel online 722 verknüpfen

723 30 Prozent unserer Wege legen wir vor der Pandemie fürs Einkaufen oder
724 Erledigungen zurück - fast so viel wie wir für Beruf und Ausbildung unterwegs
725 sind. Hinzu kommt der Online-Handel, der ebenfalls für Verkehr und Emissionen
726 sorgt – und in der Corona-Krise kräftig wächst. Dabei können Online-Handel und
727 Zulieferer unsere Einkäufe emissionsparender machen. Aktuell scheitert das vor
728 allem daran, dass Haushalte mehrfach angefahren werden müssen, viel retourniert
729 wird und eine zweite Infrastruktur neben dem Einzelhandel existiert.

730 Wir sorgen dafür, dass Wege verringert werden und Einkaufen im Laden mit Online-
731 Shopping verzahnt wird. Bis 2030 soll jeder Haushalt Anschluss zu Anlieferboxen
732 haben, um mehrfache Zuliefer-Fahrten zu verhindern. Retouren dürfen nicht mehr
733 kostenlos sein. Lieferfahrzeuge müssen emissionsfrei fahren. Unsere
734 Einzelhandelsstraßen müssen online gehen, das zeigt auch gerade die Corona-
735 Krise, die zu einer weiteren Konzentration auf Online-Handels гигanten führt.
736 Schon jetzt unterstützt das Land auf grüne Initiative hin, Einkaufsstraßen mit
737 dem Online-Handel zu verknüpfen. Der lokale Einzelhandel muss unsere erste
738 Adresse beim Onlineshopping werden, dafür muss er sich entsprechend verknüpfen.

739 Und viele Lieferungen auf der letzten Meile können mit dem Lastenrad erfolgen.
740 Dafür fördern wir eine kluge Citylogistik, bei der die Lieferdienste miteinander
741 kooperieren.

742 **13. Flugverkehr reduzieren und emissionsärmer** 743 **und leiser machen**

744 Flugverkehr - für Personen und Güter - ist ein Bestandteil gesellschaftlicher
745 Mobilität. Gleichzeitig stellen Lärm und Emissionen eine starke Belastung für
746 Mensch und Umwelt dar. Der Flugverkehr hat von allen Verkehrsarten die
747 schlechteste Klimabilanz und ist die am schnellsten wachsende
748 Treibhausgasquelle.

749 Grüne Flugverkehrspolitik basiert auf einem Vierklang: Den Flugverkehr insgesamt
750 verringern, einen großen Teil des verbleibenden Flugverkehrs durch
751 klimafreundliche Fortbewegungsmittel ersetzen; den notwendigen Flugverkehr
752 emissionsärmer machen; und schließlich den Lärm reduzieren. Für uns ist klar: In
753 einer globalisierten Welt brauchen wir Flugverkehr weiterhin, aber in einem viel
754 geringeren Umfang. Wir kämpfen gegen die Klimakrise und Fluglärm, und nicht
755 gegen den Luftverkehr an sich.

756 Gleichzeitig wollen und können wir beim Flugverkehr nicht auf die
757 Wachstumserwartungen vor der Corona-Krise zurückkehren. Viele Flugreisen können
758 künftig durch digitale Zusammenarbeit ergänzt und teilweise sogar ersetzt
759 werden. Auch den Trend zu regionalem Tourismus in Corona-Zeiten gilt es zu
760 verstetigen. Auf Kurz- und Mittelstrecken wollen wir erreichen, dass Personen-
761 und Güterverkehr künftig durch umweltfreundlichere Formen der Mobilität wie die
762 Bahn abgewickelt werden und die Emissionen und Umweltbelastungen der Branche
763 nachhaltig sinken.

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

773 NRW hat als Bundesland mit der höchsten Flughafendichte die Verantwortung, die
774 Weichen für einen nachhaltigen Luftverkehr zu stellen. An keinem NRW-Flughafen
775 ist ein weiterer Ausbau verkehrspolitisch erforderlich und klimapolitisch
776 vertretbar. Für defizitäre Flughäfen soll es weder von Seite des Landes noch der
777 Kommunen öffentliche Zuschüsse geben. Es ist absehbar, dass sie in ihrer
778 derzeitigen Form keine Zukunft haben. Wir lassen die betroffenen
779 Arbeitnehmer*innen nicht allein und unterstützen die Kommunen bei der
780 Entwicklung kluger Nachnutzungskonzepte.

781 Flugzeugbauer, Fluggesellschaften sowie Flughäfen können viel dafür tun, den
782 Luftverkehr klimaneutral und leiser zu machen. Forschungen zeigen, dass
783 batterieelektrische Flugzeuge mit vielen Rotoren leiser und klimaneutral sein

784 können. Neue Antriebskonzepte, synthetische Kraftstoffe und neue direkte
785 Flugrouten können dazu beitragen, den Flugverkehr klimaneutral zu machen. Wir
786 brauchen den Single-European-Sky, Konzepte für Direktflüge mit Batterien und
787 Brennstoffzellen und Schritt für Schritt wachsende Beimischquoten für mit
788 erneuerbaren Energien hergestelltes synthetisches Kerosin, damit auch der
789 Flugverkehr zur Erreichung der Klimaschutzziele beiträgt. Damit dies gelingt,
790 ist eine Flugkerosinbesteuerung dringend erforderlich.

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