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

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

Wir in NRW sind viel unterwegs – zur Arbeit und Ausbildung, in der Freizeit und im Urlaub. Mobil zu sein ist lästige Pflicht und Freude zugleich. Das zeigt sich gerade jetzt in der Corona-Zeit, in der sich viele über wegfallende Wege im Homeoffice freuen, wir aber gleichzeitig die Bewegungsfreiheit oft schmerzlich vermissen. Mobil sein bedeutet für viele Menschen Freiheit, vor allem aber bedeutet es, an unserer Gesellschaft teilzuhaben.

Wir Grüne machen das Unterwegssein in NRW bequem, sicher, stressfrei und für alle bezahlbar. Und gleichzeitig sorgen wir dafür, dass unsere Mobilität nicht weiter das Klima aufheizt, lärmt und die Luft in unseren Städten verschmutzt. Grundlage unserer Politik ist das Pariser Klimaabkommen sowie der Bericht des Weltklimarates zum 1,5-Grad-Limit. Um die Klimakrise abzuwenden, müssen wir auch in NRW auf den 1,5 Grad-Pfad kommen. Nirgends verfehlen Deutschland und damit auch NRW ihre Klimaschutzverpflichtungen so krachend wie beim Verkehr, der immerhin für ein Fünftel aller Emissionen verantwortlich ist. Während in anderen Sektoren die Emissionen in den letzten 30 Jahren deutlich gesunken sind, sind sie beim Verkehr im gleichen Zeitraum sogar leicht angestiegen. Dafür ist größtenteils der Straßenverkehr verantwortlich. So kann und darf es nicht weitergehen.

Jedes Jahr sterben in Deutschland allein mehr als 70.000 Menschen vorzeitig an den gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung. Von schlechter Luft sind besonders die Menschen betroffen, die sich ein Wohnen und Arbeiten abseits der stark belasteten Hauptverkehrsachsen nicht leisten können. Zudem sind Menschen, die unter Luftverschmutzung leiden, durch die Belastung der Atemwege und Blutgefäße besonders anfällig für eine schwere Coronavirus-Infektion. Die Verkehrswende ist daher eine soziale Frage und starker Gesundheitsschutz.

Die Verkehrswende ist machbar. Mobil sein und gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz und für saubere Luft leisten – das lässt sich vereinbaren. Immer mehr Menschen setzen in ihrem Alltag bereits auf umweltfreundliche Mobilität und erwarten von der Politik, dass sie dafür die richtigen Rahmenbedingungen schafft. Wir GRÜNE nehmen diesen Auftrag an und orientieren uns dabei an strahlenden europäischen Vorbildern aus den Niederlanden, Kopenhagen, Wien und Paris. Hier treiben Bürger*innen, Politik und Wirtschaft gemeinsam visionäre Änderungen voran. Auch in NRW wollen wir, dass Verkehrspolitik die Perspektive der Windschutzscheibe verlässt und beim ersten Schritt vor die eigene Haustür ansetzt. Denn hier beginnen alle unsere Wege. Etwa die Hälfte aller Wege sind kürzer als 3 Kilometer . Wir sorgen dafür, dass alle – auch Familien, Jung und Alt und Menschen mit Behinderungen– diese täglichen Wege sicher und komfortabel zu Fuß und mit dem Rad zurücklegen können. Dafür schaffen wir lebenswerte,

barrierearme Städte, Gemeinden und Dörfer und mehr Platz für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen. Bei längeren Strecken setzen wir auf ein starkes Netz aus Bus und Bahn und auf vernetzte, geteilte und emissionsfreie Verkehrsmittel. Unser Ziel ist, dass alle Menschen in NRW auch ohne eigenes Auto mobil sein und teilhaben können. Wir beenden die jahrzehntelange autofixierte Politik in Nordrhein-Westfalen und fördern die Verkehrsmittel, die unserer Gesundheit, unserer Umwelt und unserem Zusammenleben gut tun. Dabei haben wir auch Zugänglichkeit und Barrierefreiheit von Haltestellen, Bahnhöfen und Verkehrsmitteln im Blick - denn dies hilft nicht nur Menschen mit Behinderung, sondern allen.

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

1. Öffentlicher Nahverkehr - bezahlbar, schnell, flächendeckend und komfortabel

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

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

1.1 Bus und Bahn – sicher durch die Pandemie

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

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

1.2 Grüne Mobilitätsgarantie

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

Als verbindliche Mindeststandards für NRW definieren wir die Mobilitätsgarantie so:

- Mindestens einmal die Stunde kann jede*r Einwohner*in in NRW ein öffentliches Verkehrsangebot nutzen - wochentags mindestens von 5.30 Uhr bis 22.30 Uhr. Samstags gibt es mindestens stündlich, sonntags alle zwei Stunden von 9.30 Uhr bis 21.30 Uhr eine Verbindung. Freitags und samstags kann man von den größeren Orten auch bis 1.30 Uhr verlässlich mit Bus und Bahn ins Umland fahren. Die Angebote sind vertaktet, auf andere Busse und die Bahn abgestimmt, so dass der Umstieg attraktiv wird.

- Im Einzugsbereich der Großstädte sind die Einwohner*innen mit Bus und Bahn von 4.30 Uhr bis 23.30 Uhr mindestens jede halbe Stunde, sonntags mindestens jede Stunde angebunden.

- Alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohner*innen werden an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Ab 500 Einwohner*innen werden Orte an den Linienverkehr angeschlossen.

- Ein attraktives regelmäßiges Angebot auch am Wochenende heißt nicht zwangsläufig, dass im Stundentakt leere Busse durch die Dörfer gondeln müssen. Flexible Bedienkonzepte via App, traditionelle Ruf- oder überörtliche Bürgerbusse sind gute begleitende Angebote dort, wo ein attraktiv getakteter Busverkehr im Regelbetrieb kaum genutzt würde.

- Gut erreichbare Haltestellen: In der Regel sind Bus- und Bahnhaltestellen in Städten höchstens 300, andernorts höchstens 500 Meter Luftlinie von der eigenen Wohnung entfernt.

1.3 Mehr Reisekomfort und Sicherheit in Bus und Bahn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.5 Mobilität Grenzenlos denken

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

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

1.6 Schritt für Schritt zu günstigen und einfachen Tickets

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

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

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

1.7 Den ländlichen Raum besser versorgen: mit Bus und Bahn und Carsharing

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

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

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

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

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

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

1.8 Bus und Bahn in den Ballungsräumen ausbauen

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

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

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

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

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

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

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

2. Freie Fahrt fürs Fahrrad

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

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

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

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

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

2.2 ÖPNV und Radverkehr verknüpfen

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

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

2.3 Mehr Platz für Menschen

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

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

3. Digitalisierung für die Verkehrswende richtig nutzen

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

4. Emissionsfreier Verkehr in 30 Pionierstädten

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

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

4.1 Stadt der kurzen und sicheren Wege

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

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

5. Zeit für echte Planungsbeschleunigung und -vereinfachung

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

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

6. Verkehrswende braucht Kommunikation und neue Mobilitätsroutinen

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

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

7. Straßen: Erhalt vor Neubau und Klimamoratorium

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

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

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

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

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

Auf den Straßenneu- und Ausbau folgt nicht nur zusätzlicher Autoverkehr und weitere CO2-Emmissionen, es werden auch unzählige Hektar Land, Wald und Offenflächen, zerstört. Wertvolle Biotope werden vernichtet und Wohnhäuser werden den Straßen weichen müssen, nachdem ihre Bewohner*innen enteignet und vertrieben worden sind. Nach der Inbetriebnahme oder Erweiterung sind die Straßen und Autobahnen dann eine erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung für Anwohner*innen.
Die den Planungen zugrundeliegenden Verkehrsprognosen für die kommenden Jahre gehen von einem starken Wachstum des Auto- und Güterverkehrs auf den Straßen NRWs aus. Wir GRÜNE halten es jedoch für falsch, in Zeiten der Klimakrise dieser Herausforderung mit dem (Aus-)bau weiterer Straßen zu begegnen. Deshalb fordern wir eine grundlegende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans, um ihn an die Ziele einer Verkehrswende anzupassen. Dazu gehört auch einen Umschichtung der Haushaltsmittel weg vom Straßen- hin zum Schienen und Radwegebau, so dass Straßen(aus)bauprojekte gestoppt werden können.
Durch NRW zieht sich bereits heute ein dichtes Netz von Straßen und Autobahnen, welches durch fast 300 Projekte des Bundesverkehrswegeplans, noch dichter würde. Die Belastung für unser Bundesland mit rund 18 Mio. Einwohner*innen nimmt dabei zu.
Die meisten Großstädte und Landesteile, und damit der Großteil der Bürger*innen NRWs, sind dabei unmittelbar von diesen Fernstraßen-Planungen betroffen. Dazu gehören u.a. die weitläufigen Ausbaustrecken wie bspw. die A1 von Münster bis Kamen, in Leverkusen und in der Eifel oder die A3 zwischen Leverkusen und Oberhausen sowie die A40 mitten durch das Ruhrgebiet. In der Region Köln-Bonn stehen mit der geplanten neuen Autobahnbrücke Rheinspange 553, dem Ausbau der A4 und der Diskussion über einen Abriss und Neubau der Rodenkirchener Brücke sowie dem Ausbau der A565 in Bonn ("Tausendfüßler") gleich drei Projekte auf der Agenda. Mitten durch die Ruhr-Großstädte Essen und Duisburg sollen die A52 und die A59 ausgebaut werden, in Wesel die B8 neugebaut werden. Aber auch ländliche

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

7.3 Inner- und außerörtlich: neue Regelgeschwindigkeiten einführen

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

8. Lärmschutz

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

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

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

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

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

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

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

10. Nachhaltige Mobilität braucht nachhaltige Raumentwicklung

Für das Verkehrsgeschehen sind die räumlichen Ausgangsbedingungen von entscheidender Bedeutung. Wenn bauliche Entwicklung abseits von ÖPNV-Achsen oder Radverbindungen stattfindet, ist das die Grundlage für verstärkte Pkw-Nutzung. Daher wollen wir, dass neue Siedlungsbereiche und Gewerbegebiete in der Regel nur dort geplant werden, wo eine gute Anbindung an den Öffentlichen Verkehr und Radwegeverbindungen gegeben ist oder hergestellt werden kann. In den ländlichen Räumen ist der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung auf zentrale Orte zu legen. Dies soll in den Raumordnungsplänen und Flächennutzungsplänen sowie in einschlägigen Förderprogrammen verstärkt verankert werden.
Mit den Vorteilen der Antriebswende für die Gesundung der europäischen Umwelt verbessert sich nichts an den schlimmen Verhältnissen bei der Beschaffung mancher Rohstoffe, z.B. Lithium, Kobalt, Seltene Erden, Graphit, Nickel, Kupfer, Mangan, Aluminium. Deshalb wollen wir GRÜNE auch eine Rohstoffwende, die mit EU-Maßnahmen zur Einhaltung umwelt- und menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in den Lieferketten einhergeht. Denn unser Wohlstand darf nicht auf Zwangsarbeit, Sklaverei, Vertreibungen und anderen untragbaren Verhältnissen in den Ursprungsländern aufgebaut werden.

11. Zukunft des Güterverkehrs

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

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

12. Kluge Citylogistik, Einzelhandel online verknüpfen

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

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

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

13. Flugverkehr reduzieren und emissionsärmer und leiser machen

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

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

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

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

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

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

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

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