

## Beschluss ALLE DÖRFER BLEIBEN - Für eine klimagerechte Politik!

Gremium: Landesparteirat  
Beschlussdatum: 28.02.2021  
Tagesordnungspunkt: V Verschiedenes

### Antragstext

1 Jeden Tag müssen die Menschen, die am Tagebau wohnen, erleben, wie ihnen ihr  
2 Zuhause genommen wird. Mit Kettensägen werden Alleebäume und Wälder gefällt, mit  
3 Baggern Kirchen und Häuser niedergerissen. Straßen werden zerstört, die die  
4 Dörfer seit Generationen vernetzen. Jeden Tag hören die Anwohnenden das laute  
5 Knirschen und Dröhnen der großen Kohlebagger, die ohne innezuhalten auf ihre  
6 Dörfer zusteuern. Im letzten Sommer wurde die Landstraße L277 zerstört und im  
7 Herbst sowie erst vor wenigen Wochen ein Teil des Dorfes Lützerath. Und das  
8 obwohl dort noch Menschen leben und sich gegen ihre Enteignung und Vertreibung  
9 und die Zerstörung ihrer Heimat wehren. Es ist offensichtlich: Durch den Abriss  
10 der halben Ortschaft soll der Druck auf die letzten Bewohner\*innen erhöht  
11 werden, ihren Widerstand aufzugeben – eine Methode, die Menschen im Rheinischen  
12 Revier bei der „Umsiedlung“ in der Braunkohle nur zu gut kennen.

13 Eines konnte der Kohlekonzern RWE aber noch nicht zerstören: Den Mut der hier  
14 lebenden Menschen, die sich jeden Tag dafür engagieren, dass Dörfer, Wälder und  
15 Felder bleiben. Den Menschen hier geht es dabei nicht nur um ihr Zuhause: Unter  
16 den Dörfern am Tagebau Garzweiler alleine sind noch 600 Millionen Tonnen  
17 Braunkohle, die nach dem Willen von RWE verfeuert werden sollen. Wollen wir die  
18 Klimakrise aufhalten und unseren internationalen Verpflichtungen gegenüber dem  
19 Übereinkommen von Paris (Paris Agreement) nachkommen, muss der Kohleausstieg  
20 schneller umgesetzt werden als derzeit von der Bundesregierung geplant.

21 Lokal Verantwortung übernehmen angesichts der Klimakrise

22 Das Rheinische Braunkohlerevier mit all seinen Tagebauen und Kohlekraftwerken  
23 ist immer noch einer der zentralen Orte, die über unser aller Zukunft  
24 entscheiden. Jeden Tag übernehmen Menschen, die an den Tagebauen für die  
25 Stilllegung dieser streiten, da Verantwortung, wo die Landes- und  
26 Bundesregierung derzeit versagt: Sie übernehmen Verantwortung für eine  
27 lebenswerte Zukunft und stehen in Solidarität mit den Menschen, die bereits  
28 jetzt aufgrund der Klimakrise in anderen Regionen der Welt ihre Existenz  
29 verlieren.

30 Seit Mitte Dezember 2020 ist endgültig klar: Die letzten Dörfer am Tagebau  
31 Garzweiler könnten erhalten werden. Ihre Bewohner\*innen müssten nicht  
32 enteignet und vertrieben und ihre Häuser und Kirchen nicht zerstört werden, wenn  
33 das Ergebnis der Kohlekommission, wie zunächst von Bundes- und Landesregierung  
34 zugesagt, umgesetzt würde. Das belegt ein von Bundeswirtschaftsminister Peter  
35 Altmaier in Auftrag gegebenes Gutachten, das dieser erst auf Druck der Grünen  
36 Bundestagsfraktion veröffentlichte. Altmaier hatte die Existenz des Gutachtens  
37 über ein Jahr zunächst geheim gehalten, dann seine Veröffentlichung über Monate  
38 verweigert. Obwohl dem Bundeswirtschaftsministerium die Ergebnisse des  
39 Gutachtens also seit Ende 2019 bekannt waren, haben Bundesregierung,  
40 Landesregierung NRW und Bergbautreibender immer argumentiert, bei Umsetzung des

41 Ergebnisses der Kohlekommission und dem Erhalt des Hambacher Waldes sei die  
42 Zerstörung der Dörfer zwingend notwendig. Auf diesen Argumenten basiert auch der  
43 Entwurf der Landesregierung für eine Leitentscheidung zum Braunkohleabbau.

44 Das Parlament und die Bevölkerung wurden mit dem Zurückhalten dieses Gutachtens  
45 getäuscht. Der Bundestag hat bei der Abstimmung über das sogenannte Kohlegesetz  
46 auf Grundlage falscher und unvollständiger Informationen weitreichende  
47 Entscheidungen getroffen. Als BÜNDNIS90/ DIE GRÜNEN NRW kritisieren wir dies als  
48 zutiefst undemokratisch.

49 Schluss mit dem Auspielen vom Hambacher Wald gegen die Dörfer!

50 Obwohl dem Bundeswirtschaftsministerium die Ergebnisse des Gutachtens also seit  
51 Ende 2019 bekannt waren, haben Bundesregierung, Landesregierung NRW und  
52 Bergbautreibender immer argumentiert, bei Umsetzung des Ergebnisses der  
53 Kohlekommission und dem Erhalt des Hambacher Waldes sei die Zerstörung der  
54 Dörfer zwingend notwendig. Auf diesen Argumenten basiert auch der Entwurf der  
55 Landesregierung für eine Leitentscheidung zum Braunkohleabbau. Es war  
56 Ministerpräsident Armin Laschet, der auf Druck von RWE die  
57 energiewirtschaftliche Notwendigkeit des Tagebaus Garzweiler in das  
58 Kohleausstiegsgesetz verhandelt hat. Dieser Vertrauensbruch an den Menschen in  
59 den Dörfern wird mit dem vorliegenden Gutachten offensichtlich. Dem Entwurf der  
60 Leitentscheidung ist damit jegliche fachliche Grundlage entzogen. Wo vorher  
61 schon massive Zweifel bestanden, ob die Zerstörung der Dörfer und die Enteignung  
62 und Vertreibung der dort lebenden Menschen wirklich zwingend erforderlich ist,  
63 ist nun klar: Alle Dörfer könnten bleiben – wenn die Planungen geändert werden!  
64 Der Ministerpräsident muss endlich beginnen, in Berlin für die von Enteignung  
65 und Vertreibung betroffenen Menschen einzustehen und die Zerstörung ihrer Dörfer  
66 in seinem eigenen Bundesland aufhalten – gegen die Konzerninteressen von RWE und  
67 für das Wohlergehen der Menschen.

68 Armin Laschet und die NRW-Landesregierung scheinen nichts aus ihren Fehlern am  
69 Tagebau Hambach gelernt zu haben. Dort sind Menschen in den Ortschaften Manheim  
70 und Morschenich enteignet und vertrieben worden, obwohl am Ende die unter den  
71 Dörfern liegende Kohle gar nicht mehr in Anspruch genommen wird. Dieses doppelte  
72 Desaster darf sich am Tagebau Garzweiler für die dortigen Ortschaften nicht  
73 wiederholen. Es kann nicht sein, dass RWE durch fortgesetzte Zerstörung weiter  
74 Fakten schafft. Neben einem Moratorium für Umsiedlungsvorbereitungen fordern wir  
75 die Landesregierung dazu auf, die Leitentscheidung schnellstmöglich an die  
76 energiepolitische Realität anzupassen und die bedrohten Dörfer rechtssicher zu  
77 erhalten.

78 Es ist schon längst klar, dass die Braunkohle unter den Dörfern nicht für die  
79 Energieversorgung benötigt wird. BÜNDNIS90/ DIE GRÜNEN NRW fordern deshalb ein  
80 Moratorium mit einem sofortigen Stopp aller Abriss- und sonstigen  
81 Zerstörungsarbeiten durch RWE. Statt weiter Fakten zu schaffen, braucht es Zeit  
82 für politische Verhandlungen und ausstehende Entscheidungen von  
83 Gerichtsprozessen sowie einen schnellen, nachhaltigen und sozial gerechten  
84 Strukturwandel, der den Menschen in der Region eine sichere Perspektive gibt.  
85 BÜNDNIS90/ DIE GRÜNEN NRW stehen solidarisch an der Seite der Menschen in den  
86 Dörfern am Tagebau Garzweiler II und des Hambacher Tagebaus.

87 Global einstehen für eine lebenswerte Zukunft & europäische Klimapolitik  
88 umsetzen

89 Politische Entscheidungen von Regierungen und Parlamenten müssen sich endlich am  
90 Übereinkommen von Paris (Paris Agreement) und dem Ziel, die globale Erhitzung  
91 der Erdatmosphäre auf 1,5 Grad zu beschränken, ausrichten.

92 Die Dringlichkeit der Klimakrise hat sich in den letzten Jahren massiv  
93 verschärft und die energiewirtschaftliche Realität sich verändert. Spätestens  
94 mit dem neuen EU-Klimagesetz und dem neuen EU-Klimaziel für 2030 ist der  
95 Kohleausstieg 2038 nicht mehr haltbar. Das bedeutet für das Land NRW den  
96 Kohleausstieg auf spätestens 2030 vorzuziehen. Wenn die Landesregierung am  
97 veralteten Ausstiegspfad festhält, riskiert sie nicht nur den sozialen Frieden,  
98 sondern stellt sich damit auch gegen das Übereinkommen von Paris und der  
99 Klimapolitik der Europäische Union.

100 Wir brauchen ein deutliches Vorziehen des Kohleausstiegs in NRW, um  
101 Planungssicherheit für die betroffenen Regionen zu gewährleisten und  
102 Strukturwandelmaßnahmen frühzeitig umzusetzen.

103 Als BÜNDIS90/ DIE GRÜNEN NRW stehen wir ein für eine klimagerechte Politik, die  
104 sich nach dem Wohlergehen der Bevölkerung richtet. Für eine ökologisch und  
105 sozial gerechte Transformation unserer Wirtschafts- und Lebensweise, die  
106 niemanden zurücklässt und eine Zukunft für unsere Kinder ohne Klimakatastrophe  
107 ermöglicht.

108 Es liegt jetzt am Ministerpräsidenten, die Ergebnisse des Gutachtens in der  
109 Leitscheidung zu berücksichtigen und die unnötige Zerstörung von Dörfern und  
110 Natur zu stoppen. Ein Kohleausstieg, der diesen Namen verdient, muss sich an den  
111 Zielen des Klimaschutzes und der Klimagerechtigkeit und nicht an den  
112 Gewinninteressen von Kohlekonzernen orientieren. Es muss Schluss sein mit der  
113 Enteignung und Vertreibung von Menschen und der Zerstörung ihrer Heimat. Denn  
114 alle Dörfer können und müssen bleiben!

## Beschluss Deeskalation statt Aufrüstung – Für einen Stopp des Taser-Pilotprojekts

Gremium: Landesparteirat  
Beschlussdatum: 28.02.2021  
Tagesordnungspunkt: V Verschiedenes

### Antragstext

1 Seit langem fordern die Fraktionen von CDU und FDP die Einführung von Distanz-  
2 Elektroimpulsgeräten (DEIG), auch nach dem Namen des Herstellers „Taser“  
3 genannt, für den Wachdienst der Polizei. Diese Forderung folgt weniger  
4 sachlichen Argumenten, sondern einer ideologiegetriebenen und rein an der  
5 Aufrüstung mit Einsatzmitteln ausgerichteten Innenpolitik dieser beiden  
6 Parteien.

7 Bis 2019 lief ein Testversuch der beiden Landesoberbehörden LZPD (Landesamt für  
8 Zentrale Polizeiliche Dienste) und LAFP (Landesamt für Ausbildung, Fortbildung  
9 und Personalangelegenheiten) der Polizei NRW. Dieser Testversuch kam zu dem  
10 Ergebnis, dass der DEIG nur in wenigen Einsatzsituationen, und zwar in  
11 statischen Situationen, sicher zur Anwendung gebracht werden kann. In  
12 tumultartigen Einsätzen oder bei Angriffen auf Polizeibeamt\*innen mit einem  
13 Messer ist der DEIG nicht das richtige Einsatzmittel. Zudem ermittelten die  
14 beiden Landesoberbehörden einen hohen Fortbildungsbedarf für die  
15 Polizeibeamt\*innen. Denn bei dem DEIG ist zu beachten, dass der Schuss mit der  
16 Elektropistole geübt sein muss, denn es werden zwei kleine Pfeile in die Haut  
17 des polizeilichen Gegenübers geschossen, um dessen Muskulatur mittels eines  
18 Stromschlags kurzzeitig zu lähmen. Ohne ausreichende Aus- und Fortbildung kann  
19 die falsche Anwendung des DEIG auch zu einer Gefährdung der Polizeibeamt\*innen  
20 führen und damit genau das Gegenteil des gewünschten Effekts bewirken.

21 Anstatt das Projekt Taser nach diesem Testlauf der beiden Landesoberbehörden der  
22 Polizei einzudampfen, rief Innenminister Herbert Reul einen weiteren Testlauf  
23 ins Leben. Am 15. Januar 2021 war es dann soweit: Der von CDU und FDP im Landtag  
24 NRW gewünschte Testlauf für Distanzelektroimpulsgeräte außerhalb von SEKs im  
25 Streifendienst ist an vier Standorten mit rund 60 Geräten gestartet. Ein Jahr  
26 lang sollen die Geräte nun in Gelsenkirchen, Düsseldorf, Dortmund und im Rhein-  
27 Erft-Kreis erprobt werden.

28 Von Seiten der Polizei wird der Einsatz oft schon jetzt als Erfolg dargestellt.  
29 Stetig wird die herausragende abschreckende Wirkung betont und dargelegt, dass  
30 Konflikte allein durch das Drohen mit dem DEIG beendet werden können. Allein das  
31 sichtbare Tragen der in signalgelb gehaltenen Waffe reiche schon um Konflikte zu  
32 vermeiden. Klar ist jedoch auch: Wer mit dem Einsatz des DEIG droht, muss ihn  
33 auch einsetzen, falls die reine Drohung keine Wirkung erzielt.

34 Und gerade dieser Einsatz ist entgegen vieler Behauptungen eben nicht so  
35 ungefährlich wie von Polizeigewerkschaften, Ministeriumsseite sowie den  
36 Fraktionen von FDP und CDU kontinuierlich behauptet. Trotz der Einstufung als  
37 "nichttödliche Waffe" ist durch die Datenlage zu Einsätzen weltweit hinlänglich  
38 bekannt, dass der Einsatz von DEIG zu schweren gesundheitlichen  
39 Beeinträchtigungen bis hin zum Tod führen kann. Besonders für gefährdete  
40 Gruppen, wie Menschen mit Herzerkrankungen, Menschen mit Erkrankungen des Herz-

41 Kreislauf-Systems und Menschen mit Alkohol- oder Drogenintoxikation, sowie  
42 weiterer Risikogruppen, wie etwa Ältere oder Schwangere, ist der Einsatz  
43 besonders gefährlich.

44 Wegen der verbreiteten Annahme der Ungefährlichkeit von Tasern, besteht die  
45 ernstzunehmende Befürchtung, dass die Hemmschwelle für den Einsatz deutlich  
46 sinken wird und der DEIG auch in Situationen zum Einsatz kommen kann, die durch  
47 kommunikative Deeskalation ebenfalls, nur zeitaufwendiger, hätten gelöst werden  
48 können. Untermauert wird dies durch einen Bericht von Amnesty International zu  
49 einem Pilotprojekt in den Niederlanden, wonach Polizist\*innen in den meisten  
50 Fällen den DEIG einsetzten, in denen der Schusswaffengebrauch nicht erlaubt  
51 gewesen wäre. Das zeigt, dass Taser eben keine mildere Alternative zum Einsatz  
52 von Schusswaffen sind, wie oft behauptet wird.

53 In Dortmund hat Polizeipräsident Lange zu Beginn des Testlaufs angekündigt, den  
54 DEIG durch die Polizeiinspektion Nord einzusetzen, deren Einsatzgebiet  
55 schwerpunktmäßig die Dortmunder Nordstadt ist. Mit dieser Einsatzstrategie trägt  
56 die Polizei zur Stigmatisierung des Stadtteils bei und hat in einem  
57 Stadtviertel, in dem viele Bewohner\*innen immer wieder von Racial Profiling  
58 durch die Polizei berichten, weiteres Vertrauen verspielt.

59 Insgesamt bestehen über die Wirksamkeit, sowie über die Auswirkungen des  
60 Einsatzes von DEIG im Polizeidienst nur wenige wissenschaftliche Erkenntnisse.  
61 Und auch der aktuell angelegte Testlauf in NRW ist methodisch nicht dazu  
62 konzipiert, belastbare Ergebnisse zu liefern. Für einen fundierten Pilotversuch  
63 müsste es eine unabhängige wissenschaftliche Begleitung geben, um anhand von  
64 zuvor festgelegten Bewertungskriterien eine Auswertung des Testlaufs  
65 vorzunehmen. Stattdessen wissen wir bereits jetzt, dass die Regierungsfaktionen  
66 von CDU und FDP um jeden Preis die landesweite Einführung des DEIG politisch  
67 fordern, unabhängig von wissenschaftlichen Erkenntnissen.

68 Statt große Mengen Geld in eine weitere potenziell tödliche Waffe zu  
69 investieren, die schon in ihrer Konzeption nicht dazu in der Lage ist, in der  
70 Bevölkerung mehr Sicherheit zu schaffen, fordern wir eine gut ausgebildete,  
71 bürger\*innennahe und um Vertrauen bemühte Polizei. Weitere Aufrüstungsversuche  
72 stehen diesem Anspruch entgegen. Deshalb fordern wir Innenminister Reul auf, den  
73 DEIG-Testlauf in Nordrhein-Westfalen vorzeitig abubrechen und die DEIG an den  
74 Leasinggeber zurückzugeben.

## Beschluss Artenvielfalt und Biodiversität in NRW schützen!

Gremium: Landesparteirat  
Beschlussdatum: 28.02.2021  
Tagesordnungspunkt: V Verschiedenes

### Antragstext

1 In der Biodiversität (biologischen Vielfalt) manifestieren sich die  
2 unnachahmlichen Informationen von mehreren Milliarden Jahren natürlicher  
3 Evolution, aber auch in der sogenannten Agrobiodiversität die Vielfalt  
4 menschlicher Kulturleistungen. Ein zunehmender Teil dieses Natur- und  
5 Kulturerbes geht derzeit unwiderruflich verloren. Gleichzeitig ist kaum  
6 abschätzbar, was ein Rückgang der biologischen Vielfalt auf allen Ebenen  
7 (Artenvielfalt, genetische Vielfalt, Vielfalt an Ökosystemen) für die Natur und  
8 das langfristige Überleben der Menschheit bedeutet. Daher gehören der  
9 ungebremste Verlust der Biodiversität und der Klimawandel – die sich gegenseitig  
10 beeinflussen – zu den größten Herausforderungen, vor denen die Menschheit steht.  
11 Biodiversitätsschutz leistet zugleich auch Klimaschutz und Klimaschutz ist  
12 zugleich auch ein wichtiger Teil des Biodiversitätsschutzes.

13 Die 1992 in Rio verabschiedete Konvention zum Erhalt der Biologischen Vielfalt  
14 (CBD) - neben der Klimarahmenkonvention und der Agenda 21 das zentrale Ergebnis  
15 dieses Erdgipfels - und die Entscheidungen der Nachfolgekonferenzen der  
16 Vertragsstaaten (Conferences of Parties, COP) 2002 in Den Haag (COP 6) und 2010  
17 in Nagoya/Aichi (COP 10) haben den Niedergang der globalen Biodiversität bisher  
18 nicht aufhalten können. Das liegt nicht zuletzt daran, dass Länder, die sich auf  
19 internationaler Ebene als Vorreiter des Biodiversitätsschutzes geben, im eigenen  
20 Land bei der konkreten Umsetzung der politischen Willensbekundungen versagen.

21 Auch Deutschland gehört auf internationaler Ebene zu den Verfechtern des  
22 Schutzes unserer Biodiversität – versagt aber bei dem konkreten  
23 Biodiversitätsschutz im eigenen Land. So gibt es zwar seit 12 Jahren eine  
24 Nationale Biodiversitätsstrategie, doch werden deren Ziele kaum erreicht.

25 Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen gibt dafür ein besonders schlechtes  
26 Beispiel ab:

27 \* Es erfolgen keine Initiativen zum Schutz der Artenvielfalt – Ankündigungen von  
28 Ministerpräsident Laschet auf dem Insektenschutzgipfel im Juni 2019 blieben ohne  
29 konkrete Folgen.

30 \*2015 wurde die Biodiversitätsstrategie vom Landeskabinett beschlossen, doch bis  
31 heute ist sie nur eine Absichtserklärung und Sammlung von notwendigen Maßnahmen.

32 \* Im neuen Landesentwicklungsplan wurden alle Ziele den Flächenverbrauch zu  
33 reduzieren, gestrichen und der Ausbau der Massentierhaltung erleichtert.

34 \* Mit dem gerade im Landtag zur Abstimmung stehenden Landeswassergesetz sollen  
35 Gewässerrandstreifen weitgehend abgeschafft, Rohstoffgewinnung in  
36 Trinkwasserschutzgebieten zugelassen, Entnahmerechte für Grundwasser erleichtert  
37 und entfristet und Vorschriften zum Schutz und zur Schaffung von  
38 Retentionsräumen der Flüsse gelockert werden. Die Landesregierung hebt durch  
39 eine gesetzliche Bevorzugung bestimmter Nutzungen das Verbesserungsgebot des

40 Wasserhaushaltsgesetzes aus, so dass frei fließende Flüsse und die  
41 Wiedergewinnung von Auen verhindert werden.

42 \* Bei der Diskussion um die zukünftige Agrarpolitik in Europa und in Deutschland  
43 unterstützt NRW die fatale Politik des „Weiter so“ von  
44 Bundeslandwirtschaftsministerin Julia Klöckner.

45 \* Mit der Abschaffung der Stabsstelle Umweltkriminalität hat die Landesregierung  
46 die Verfolgung von Verstößen gegen Natur- und Umweltschutzgesetze entscheidend  
47 geschwächt.

48 \* Bei der Förderpolitik im Wald werden erneut den wirtschaftlichen Aspekten  
49 Vorrang gegenüber dem Erhalt und der Förderung der heimischen Biodiversität  
50 gegeben. Hiermit werden die Fehler der Vergangenheit wiederholt, indem z. B.  
51 Wiederaufforstungen mit Nadelholz gefördert werden bzw. die Förderrichtlinie  
52 „Extremwetterfolgen“ Anreize liefert bzw. Voraussetzungen schafft, alles Holz  
53 von den Flächen zu holen.

54 \* Durch die Verwendung von Finanzmitteln aus dem Topf für den Strukturwandel im  
55 Rheinischen Revier für Autobahnbauten und ähnlich fragwürdige Projekte wird die  
56 dringend notwendige sozial-ökologische Transformation blockiert.

57 Diese Liste ließe sich beliebig verlängern. Damit zeigt diese Landesregierung,  
58 dass sie bei der wichtigsten Aufgabe, dem Erhalt unserer natürlichen  
59 Lebensgrundlagen für zukünftige Generationen, vollständig versagt und keine  
60 Ideen hat, das Land NRW zu einem zukunftsfähigen Bundesland zu machen.  
61 Wirtschaftliche Entwicklung ist nur nachhaltig, wenn die natürlichen  
62 Lebensgrundlagen dabei nicht zerstört werden. So wurde vor wenigen Tagen vom  
63 britischen Schatzamt der Bericht "Die Ökonomie der Biodiversität"  
64 veröffentlicht. Der Top-Ökonom Sir Prof. Partha Dasgupta von der Universität  
65 Cambridge macht darin deutlich, dass unsere gesamte Wirtschaft und unser  
66 Wohlergehen von einer intakten Natur abhängen und wir deshalb unser  
67 Wirtschaftssystem dringend umsteuern müssen. Zum ersten Mal hat damit nicht nur  
68 eine Umweltbehörde, sondern das für Wirtschaft und Finanzen zuständige  
69 Ministerium eines G7-Landes die Alarmglocke geläutet! Dieser Bericht bestätigt,  
70 was BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN schon immer vertreten haben: Naturschutz ist kein  
71 Luxus, den man sich nur mit ordentlichem Wirtschaftswachstum (und  
72 Naturzerstörung) leisten kann. Die Artenvielfalt einer intakten Natur ist  
73 vielmehr die Voraussetzung, dass wir überhaupt wirtschaften können!

74 Den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen zum zentralen Thema des  
75 Landtagswahlkampfes machen!

76 Die drei großen NRW-Naturschutzverbände Bund für Umwelt und Naturschutz  
77 Deutschland (BUND), Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU) und  
78 Naturschutzbund Deutschland (NABU) haben mit Unterstützung von BÜNDNIS90/DIE  
79 GRÜNEN am 23. Juli 2020 die Volksinitiative Artenvielfalt NRW gestartet. Trotz  
80 großer Beschränkungen der Aktivitäten durch die Corona-Pandemie wurden schon  
81 über 72.000 Unterschriften gesammelt. Ziel ist es, die anhaltende Untätigkeit  
82 der Landesregierung in Handlungsfeldern wie dem Insektenschutz zu beenden und  
83 mehr Artenvielfalt zu ermöglichen. Bis Juni 2021 sollen weitere Unterschriften  
84 gesammelt werden und damit das Anliegen im Sommer förmlich in den NRW-Landtag  
85 eingebracht werden. Dies ist eine hervorragende Gelegenheit das Thema "Erhalt  
86 der natürlichen Lebensgrundlagen" und "Schutz der Biodiversität" aber auch das

87 Thema "Wiedergewinnung von Lebensräumen für die Biodiversität", wie z.B. frei  
88 fließende Flüsse und die Wiedergewinnung von Auen, im (Vor-) Wahlkampf  
89 aufzuzeigen und Aktionen zu starten.

90 Die Bürger\*innen unseres Landes messen BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN die mit Abstand  
91 größte Kompetenz für eine zukunftsfähige Politik im Einklang mit dem Schutz  
92 unserer natürlichen Lebensgrundlagen bei. Lasst uns deshalb das breite  
93 gesellschaftliche Bündnis, dass die Volksinitiative Artenvielfalt trägt,  
94 weiterentwickeln und dieses Politikfeld zu einem zentralen Thema der  
95 bevorstehenden Wahlkämpfe machen! Die LAG Ökologie wird sich - in Kooperation  
96 mit der LAG „Wald, Landwirtschaft und ländlicher Raum“ - in den kommenden  
97 Monaten im Hinblick auf die COP der CBD in Kunming/China im Herbst diesen Jahres  
98 intensiv mit dem Thema beschäftigen. Wir laden alle Interessierten ein, sich uns  
99 anzuschließen.

100 Wir rufen auf:

101 Alle Gliederungen von BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN in NRW,

102 - die Volksinitiative Artenvielfalt bis zum Abschluss Ende Juni 2021 aktiv zu  
103 unterstützen.

104 - bei allen politischen Entscheidungen die potenziellen Konsequenzen für den  
105 Artenschutz zu berücksichtigen und damit deutlich zu machen, dass BÜNDNIS90/DIE  
106 GRÜNEN die einzige Partei ist, die ein ganzheitliches und schlüssiges Konzept  
107 für die nachhaltige Entwicklung unseres Bundeslandes verfolgt.

108 - sich dafür einzusetzen, dass im Rahmen der Wald- und Offenlandentwicklung -  
109 wie beispielsweise bei der Maßnahmenentwicklung infolge der  
110 Extremwetterereignisse – Biodiversitätsschutz und Klimaplastizität immer  
111 gemeinsam gedacht und berücksichtigt werden.

112 Die Landtagsfraktion,

113 - sich dafür einzusetzen, dass Mittel aus dem Fonds für den Strukturwandel im  
114 Rheinischen Revier und dem Corona-Aufbaufonds so eingesetzt werden, dass sie  
115 gleichzeitig der Eindämmung der Klima- und Biodiversitätskrise dienen.

116 - auch die internationale Dimension des Biodiversitätsverlustes und der  
117 Biodiversitätspolitik in den Blick nehmen und bei der Entwicklung von Positionen  
118 zur zukünftigen Wirtschafts- und Eine-Welt-Politik des Landes NRW  
119 berücksichtigen

120 - die Schutzgebiete in Nordrhein-Westfalen durch Überführung in eine Stiftung  
121 „Naturerbe NRW“ gesichert und ein Nationalpark Senne ausgewiesen wird.

122 - bei der Landesregierung ein landesweites Managementkonzept als  
123 Maßnahmengrundlage zum Erhalt besonders von Dürre- und Hitzeereignissen  
124 betroffener Artengruppen wie Amphibien und wassergebundener Arten in NRW  
125 einzufordern.



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

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

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

26 Die Verkehrswende ist machbar. Mobil sein und gleichzeitig einen Beitrag zum  
27 Klimaschutz und für saubere Luft leisten – das lässt sich vereinbaren. Immer  
28 mehr Menschen setzen in ihrem Alltag bereits auf umweltfreundliche Mobilität und  
29 erwarten von der Politik, dass sie dafür die richtigen Rahmenbedingungen  
30 schafft. Wir GRÜNE nehmen diesen Auftrag an und orientieren uns dabei an  
31 strahlenden europäischen Vorbildern aus den Niederlanden, Kopenhagen, Wien und  
32 Paris. Hier treiben Bürger\*innen, Politik und Wirtschaft gemeinsam visionäre  
33 Änderungen voran. Auch in NRW wollen wir, dass Verkehrspolitik die Perspektive  
34 der Windschutzscheibe verlässt und beim ersten Schritt vor die eigene Haustür  
35 ansetzt. Denn hier beginnen alle unsere Wege. Etwa die Hälfte aller Wege sind  
36 kürzer als 3 Kilometer. Wir sorgen dafür, dass alle – auch Familien, Jung und  
37 Alt und Menschen mit Behinderungen – diese täglichen Wege sicher und komfortabel  
38 zu Fuß und mit dem Rad zurücklegen können. Dafür schaffen wir lebenswerte,  
39 barrierearme Städte, Gemeinden und Dörfer und mehr Platz für Fußgänger\*innen und  
40 Fahrradfahrer\*innen. Bei längeren Strecken setzen wir auf ein starkes Netz aus  
41 Bus und Bahn und auf vernetzte, geteilte und emissionsfreie Verkehrsmittel.

42 Unser Ziel ist, dass alle Menschen in NRW auch ohne eigenes Auto mobil sein und  
43 teilhaben können. Wir beenden die jahrzehntelange autofixierte Politik in  
44 Nordrhein-Westfalen und fördern die Verkehrsmittel, die unserer Gesundheit,  
45 unserer Umwelt und unserem Zusammenleben gut tun. Dabei haben wir auch  
46 Zugänglichkeit und Barrierefreiheit von Haltestellen, Bahnhöfen und  
47 Verkehrsmitteln im Blick - denn dies hilft nicht nur Menschen mit Behinderung,  
48 sondern allen.

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

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

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

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

### 77 **1.1 Bus und Bahn – sicher durch die Pandemie**

78 Aktuell pendeln weniger Menschen zur Arbeit und bleiben im Homeoffice.  
79 Zusätzlich steigen viele auf Rad und Auto um - aus Angst sich in Bus und Bahn  
80 anzustecken. Die Verkehrsunternehmen verzeichnen in der Pandemie enorme  
81 Fahrgast- und Umsatzeinbußen. Bus und Bahn brauchen deshalb einen  
82 Rettungsschirm! Bund und Länder müssen auch über 2020 hinaus klare  
83 Finanzierungszusagen machen, um diesen wichtigen Teil der Daseinsvorsorge  
84 abzusichern, Unternehmensinsolvenzen abzuwenden und Arbeitsplätze zu sichern.  
85 Die Verkehrsunternehmen brauchen stärkere finanzielle Unterstützung, um die  
86 bisherigen Defizite auszugleichen und das Angebot nicht nur aufrecht zu halten,  
87 sondern auszuweiten, damit wieder mehr Fahrgäste den ÖPNV dauerhaft nutzen und

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

## 99 1.2 Grüne Mobilitätsgarantie

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

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

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

## 126 1.3 Mehr Reisekomfort und Sicherheit in Bus und Bahn

127 Um die Mobilitätsgarantie umzusetzen, müssen die Kapazitäten im Öffentlichen  
128 Nahverkehr deutlich ausgebaut und klimafreundlichere Fahrzeuge beschafft werden.  
129 Dazu brauchen wir hunderte Kilometer neuer Strecken und die Reaktivierung von  
130 stillgelegten Strecken. Engpässe an landesweit bedeutsamen Knotenpunkten müssen  
131 durch Ausbau behoben und die Signaltechnik digitalisiert werden. Um Lücken im

132 Schienennetz zu schließen und schienenferne Orte anzubinden, wird die  
133 Landesförderung für regionale Schnellbuslinien deutlich erhöht.

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

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

154 1.4 Bund und Land müssen deutlich mehr in Verkehrsinfrastruktur investieren  
155 Wir fordern: mehr öffentliches Geld für öffentlichen Verkehr! Denn unser  
156 Verkehrsproblem ist zuallererst ein Investitionsproblem. Jahrzehntlang wurde zu  
157 wenig und an der falschen Stelle investiert. Besonders die Kommunen leben seit  
158 fast zwei Jahrzehnten von ihrer Substanz. Allein die kommunale  
159 Verkehrsinfrastruktur in NRW hat bereits einen jährlichen Investitionsbedarf von  
160 drei Milliarden.

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

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

177 Doch für eine umfassende Verkehrswende ist das noch zu wenig. Der Bund hat  
178 Klimaschutz als nationale Aufgabe definiert und den Verkehrssektor als ein  
179 zentrales Feld identifiziert, in dem umgesteuert werden muss. Deshalb ist er

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

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

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

### 213 1.5 Mobilität Grenzenlos denken

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

229 1.6 Schritt für Schritt zu günstigen und einfachen Tickets

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

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

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

264 1.7 Den ländlichen Raum besser versorgen: mit Bus und Bahn und Carsharing  
265 Rund zwei Drittel von NRW sind ländlich geprägte Räume. Ein Drittel der  
266 Menschen, ca. sechs Millionen, leben hier. Gerade im ländlichen Raum erleben  
267 viele Menschen eine Verschlechterung des Angebots im Nahverkehr und der  
268 Lebensbedingungen – etwa wenn Schulen zusammengelegt werden, Kliniken oder  
269 Arztpraxen schließen und zentralisiert werden, oder Einkaufsmöglichkeiten oder  
270 Freizeitangebote nur noch mit dem Auto erreichbar sind. Obwohl viele Menschen  
271 auch beruflich in den nächstgrößeren Ort pendeln müssen, ist in vielen Städten  
272 und Regionen der Schulbus das einzige ÖPNV-Angebot. Dadurch sind gerade junge  
273 Menschen abhängig von ihren Eltern oder einem eigenen Fahrzeug. Und der Mangel  
274 an öffentlichem Verkehr ist für ältere Menschen, die nicht mehr fahren können,  
275 eine massive Einschränkung der Lebensqualität und Möglichkeit zur Versorgung und  
276 gesellschaftlicher Teilhabe. Doch auch für die Wirtschaft in ländlicheren  
277 Regionen ist ein fehlendes ÖPNV-Angebot problematisch und macht sie unattraktiv.

278 Beispielsweise sind viele Auszubildende darauf angewiesen, von ihren Eltern zum  
279 Ausbildungsbetrieb gebracht zu werden.

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

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

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

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

#### 310 1.8 Bus und Bahn in den Ballungsräumen ausbauen

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

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

322 Um den regionalen Schnellverkehr zu entlasten, soll das S-Bahnnetz in NRW massiv  
323 ausgebaut werden. Etwa 50 Jahre nach dem Beginn des S-Bahnbaus in NRW, läuten  
324 wir die Zeit der S-Bahn Rhein-Ruhr 2.0 ein. So fordern wir eine Verdopplung der

325 S-Bahnstationen in den nächsten zehn Jahren, neue Linien und mindestens einen  
326 15-Minutentakt von früh morgens bis in den Abend auf allen Linien. Die dafür  
327 nötigen Bauvorhaben sollen zügig geplant und mit Geldern von Bund, Land und der  
328 DB gebaut werden. So bauen wir ein zweites Rückgrat für NRWs Nahverkehr auf, das  
329 nah an den Nutzer\*innen ist!

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

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

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

## 346 2. Freie Fahrt fürs Fahrrad

### 347 2.1 Radwegenetz neu gestalten

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

369 Wir wollen, dass auch NRW in Sachen Radverkehr endlich auf die Überholspur  
370 wechselt. Das ist machbar, denn verglichen mit dem öffentlichen Nahverkehr ist



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

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

#### 415 2.2 ÖPNV und Radverkehr verknüpfen

416 Um den Mobilitätsbedürfnissen möglichst gerecht zu werden, ist vor allem die  
417 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr enorm wichtig. An allen Haltepunkten  
418 des Schienenverkehrs bauen wir ausreichende und sichere  
419 Fahrradabstellmöglichkeiten. An den größeren Haltestellen und Bahnhöfen

420 errichten wir Fahrradstationen mit entsprechendem Serviceangebot, in denen  
421 hochwertige Fahrräder sicher abgestellt und E-Bikes geladen sowie Reparaturen  
422 durchgeführt und Leihräder gemietet werden können. Fahrräder sollen in allen  
423 Fahrzeugen des ÖPNVs und des Schienenverkehrs mitgenommen werden dürfen, auch in  
424 den Fernverkehrszügen der Bahn. An Mobilstationen entstehen sichere  
425 Fahrradabstellmöglichkeiten und stehen Leihfahrräder zur Verfügung.

426

### 427 2.3 Mehr Platz für's Rad und Zufußgehen

428 Außerdem wollen wir den Bau von Fahrradgaragen fördern und Autoparkhäuser auch  
429 für das Abstellen von Fahrrädern nutzen. Damit in Wohngebieten und  
430 Einkaufsstraßen genügend Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, wollen wir  
431 Parkplätze auch zum Abstellen von Fahrrädern nutzen und Platz für  
432 Lastenfahrräder schaffen.

433 Klar ist: Mehr Platz fürs Rad, mehr Platz für Zufußgehende heißt weniger Platz  
434 für das Auto. Durch den Rückbau von Straßen und Parkplätzen zu Rad- und  
435 Fußwegen, zu Plätzen zum Spielen und Verweilen schaffen wir eine Stadt für  
436 Menschen und nicht für Autos.

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

## 443 3. Digitalisierung für die Verkehrswende richtig 444 nutzen

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

## 456 4. Emissionsfreier Verkehr in 30 Pionierstädten

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

462 Die Verkehrs- und Antriebswende braucht Pioniere, die zeigen, welche  
463 Lebensqualität durch eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums und alternative

464 Antriebe entsteht. Wir wollen, dass nach niederländischem Vorbild die 30 größten  
465 nordrhein-westfälischen Städte emissionsfrei werden. Dafür fördern wir den  
466 emissionsfreien und schnellen Nahverkehr und bauen breite Radwege in sehr guter  
467 Qualität.

#### 468 4.1 Stadt der kurzen und sicheren Wege

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

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

## 498 5. Zeit für echte Planungsbeschleunigung und - 499 vereinfachung

500 Planungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich der Verkehrsinfrastruktur dauern  
501 zu lange. Noch immer liegen zwischen Planung und Baufreigabe von Projekten oft  
502 viele Jahre, mitunter sogar Jahrzehnte. Insbesondere dem Klimaschutz dienliche  
503 Projekte müssen schneller und effizienter umgesetzt werden können. Wir GRÜNE  
504 wollen neue Wege finden, frühe Bürgerbeteiligung, transparente Planung und  
505 Natur- und Umweltbelange mit schnelleren Planungsprozessen zusammenzubringen.  
506 Dabei ist ein entscheidender Faktor ausreichendes Fachpersonal bei den Planungs-  
507 und Genehmigungsbehörden. Eine vom Landesparteirat eingesetzte Fachgruppe aus  
508 Landesvorstand, LAG Ökologie, parteiinternen Expert\*innen und externen  
509 Expert\*innen erarbeitet im Frühjahr 2021 ein Konzept für eine moderne und

510 wirkungsvolle Umweltverwaltung, die auch die Frage der Planungsbeschleunigung  
511 umfasst.

## 512 **6. Verkehrswende braucht Kommunikation und neue** 513 **Mobilitätsroutinen**

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

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

## 529 **7. Straßen: Erhalt vor Neubau und** 530 **Klimamoratorium**

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

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

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

564  
565 7.1 Bundesverkehrswegeplan: Stopp der Mega-Autobahn-Ausbauten und Neuplanung für  
566 Schiene und Rad

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

574  
575 Auf den Straßenneu- und Ausbau folgt nicht nur zusätzlicher Autoverkehr und  
576 weitere CO<sub>2</sub>-Emissionen, es werden auch unzählige Hektar Land, Wald und  
577 Offenflächen, zerstört. Wertvolle Biotope werden vernichtet und Wohnhäuser  
578 werden den Straßen weichen müssen, nachdem ihre Bewohner\*innen enteignet und  
579 vertrieben worden sind. Nach der Inbetriebnahme oder Erweiterung sind die  
580 Straßen und Autobahnen dann eine erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung für  
581 Anwohner\*innen.

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

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

594 Die meisten Großstädte und Landesteile, und damit der Großteil der Bürger\*innen  
595 NRWs, sind dabei unmittelbar von diesen Fernstraßen-Planungen betroffen. Dazu  
596 gehören u.a. die weitläufigen Ausbaustrecken wie bspw. die A1 von Münster bis  
597 Kamen, in Leverkusen und in der Eifel oder die A3 zwischen Leverkusen und  
598 Oberhausen sowie die A40 mitten durch das Ruhrgebiet. In der Region Köln-Bonn  
599 stehen mit der geplanten neuen Autobahnbrücke Rheinspange 553, dem Ausbau der A4  
600 und der Diskussion über einen Abriss und Neubau der Rodenkirchener Brücke sowie  
601 dem Ausbau der A565 in Bonn ("Tausendfüßler") gleich drei Projekte auf der  
602 Agenda. Mitten durch die Ruhr-Großstädte Essen und Duisburg sollen die A52 und  
603 die A59 ausgebaut werden, in Wesel die B8 neugebaut werden. Aber auch ländliche  
604 Regionen wie das Sauerland, wo die A49 weitergebaut werden soll, sind betroffen.

605 Und diese Liste ließe sich noch lange fortsetzen. Für uns GRÜNE ist klar, dass  
606 diese Projekte nicht zukunftsfähig sind und im Sinne einer grünen Verkehrswende  
607 dringend auf den Prüfstand gehören.

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

## 617 **8. Lärmschutz**

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

## 634 **9. Für eine Antriebswende: E-Mobilität und** 635 **Ladeinfrastruktur ausbauen**

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

641 Wir setzen uns weiterhin dafür ein, dass Deutschland, wie viele europäische  
642 Länder auch, ein festes Datum als Zulassungsende für Verbrennungsmotoren  
643 beschließt – wie es beispielsweise die Niederlande ab dem Jahr 2030 tun. Autos  
644 müssen konsequent nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß besteuert werden. Außerdem braucht es ein  
645 klares Bekenntnis von Bund, Land und Kommunen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur.  
646 Wo Parkraum verbleibt, soll er voranging für E-Autos genutzt werden.  
647 Synthetische Kraftstoffe für den Verbrennungsmotor, wie sie die deutschen  
648 Autohersteller und die Mineralölindustrie noch erträumen, bieten keine

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

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

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

## 675 10. Nachhaltige Mobilität braucht nachhaltige 676 Raumentwicklung

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

## 694 11. Zukunft des Güterverkehrs

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

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

## 722 12. Kluge Citylogistik, Einzelhandel online 723 verknüpfen

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

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



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

### 743 **13. Flugverkehr reduzieren und emissionsärmer** 744 **und leiser machen**

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

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

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

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

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

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

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

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

## Beschluss BEWEGTE ZEITEN – MUTIGE ANTWORTEN. NRW BRAUCHT EIN GRÜNES ZUKUNFTSPROGRAMM

Gremium: Landesparteirat  
Beschlussdatum: 28.02.2021  
Tagesordnungspunkt: WP Grüner Wandel 2022 – Zukunftsprogramm für NRW

### Antragstext

1 Wir leben in bewegten Zeiten. Ob Pandemie, Klimakrise oder Digitalisierung –  
2 unser Alltag und unsere Umgebung ändern sich rasant. Die Wirtschaft hat sich in  
3 den vergangenen Jahrzehnten ebenso verändert wie das Gesicht unserer Städte und  
4 der Natur oder die Zusammensetzung unserer vielfältigen Gesellschaft. In unserem  
5 Bundesland ist nichts so beständig wie der Wandel.

6 Wir GRÜNE NRW machen Politik, weil wir glauben, dass die Zukunft offen ist und  
7 wir sie gestalten können. Jetzt. Wir haben uns zusammengetan, um mit vielen  
8 anderen für eine bessere Zukunft in NRW einzustehen. Wir gestalten den Wandel,  
9 anstatt ihn einfach geschehen zu lassen - damit er ein Grüner Wandel wird.

10 Im Mai 2022 wird ein neuer Landtag gewählt. Die Bürger\*innen unseres Landes  
11 entscheiden damit, in welche Richtung sich Nordrhein-Westfalen in den nächsten  
12 entscheidenden Jahren entwickeln wird. Wir arbeiten dafür, ein starker Teil der  
13 nächsten Landesregierung zu sein und unser Land für die Zukunft zu gestalten.  
14 Dafür machen wir den Bürger\*innen ein Angebot.

15 Große Veränderungen und Umbrüche verlangen den Nordrhein-Westfäl\*innen, den  
16 Unternehmen, unseren Schulen und Institutionen viel ab. Wir wollen, dass sie  
17 sich umgekehrt darauf verlassen können, dass ihre Regierung verlässlich ist,  
18 wahrhaftig kommuniziert und mit Weitsicht führt.

19 Die Pandemie zeigt, wie stark wir auf ein gut ausgestattetes Gesundheitswesen,  
20 ausgebaute digitale Kommunikationsnetze und eine zukunftsfähige Versorgung mit  
21 Strom, Wasser und Lebensmitteln angewiesen sind. Sie führt uns deutlich vor  
22 Augen, wie wichtig eine öffentliche Infrastruktur, wie etwa Kitas und Schulen  
23 sind. Über Jahrzehnte wurde in NRW und Deutschland zu wenig in moderne  
24 Infrastruktur investiert. Das trifft einige Regionen und die Menschen, die dort  
25 leben, besonders hart. Wir wollen unsere Infrastruktur stärken und  
26 modernisieren. Denn wie wir heute unsere Infrastrukturen gestalten, entscheidet,  
27 substanziell darüber, wie wir morgen leben.

28 Wir sind überzeugt: NRW braucht eine Kraft, die die entscheidenden Fragen  
29 unserer Zeit zusammendenkt. Die positive Visionen für das Morgen entwickelt –  
30 mit Antworten, die im Hier und Jetzt ansetzen. Diese Antworten wollen wir  
31 gemeinsam finden – getragen von den Werten, die uns einen:

32 Wir haben die Erde von unseren Kindern nur geborgt. Die natürlichen  
33 Lebensgrundlagen brauchen unseren Schutz. NRW muss mehr tun für den Erhalt der  
34 Artenvielfalt, für den Schutz und die Wiederaufforstung unserer Wälder und für  
35 saubere Gewässer und lebendige Böden. Wir treiben den Klimaschutz voran. Wir  
36 arbeiten für ein Grünes Wirtschaftswunder, damit das Land von Stahl und Kohle  
37 zur ersten klimaneutralen Industrieregion Europas wird. Unsere Vision einer

38 grünen Wirtschaft stellt das Wohlergehen der Menschen in den Mittelpunkt und  
39 beendet den viel zu hohen Raubbau an unserer Natur.

40 Dafür fangen wir nicht bei null an. Wir GRÜNE haben dafür gesorgt, dass erstmals  
41 ein Braunkohletagebau verkleinert wird und der Kohleausstieg eingeläutet wird.  
42 Wir sehen immer mehr Bürger\*innen, Unternehmer\*innen, Initiativen und Städte und  
43 Gemeinden an unsere Seite, wenn es darum geht, Ökologie und Ökonomie zu  
44 versöhnen. Unternehmen machen sich auf den Weg, klimaneutral zu wirtschaften und  
45 Boden, Luft und Wasser zu schonen. Wir unterstützen sie dabei mit ihren grünen  
46 Ideen schwarze Zahlen zu schreiben und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Wir  
47 wecken den schlafenden Riesen der energetischen Gebäudesanierung und  
48 mobilisieren ein Investitionsprogramm und Aufträge für den lokalen Mittelstand  
49 und das Handwerk. Immer mehr Städte und Gemeinden in Europa und Deutschland  
50 zeigen, dass wir mit Bussen, Bahnen und dem Fahrrad für ein gutes Klima, saubere  
51 Luft und weniger Lärm sorgen können. Wir fördern eine bäuerlichen  
52 Landwirtschaft, die im Einklang mit der Natur wirtschaftet, Tiere artgerecht  
53 hält und den Bauernfamilien ein zukunftssicheres Einkommen garantiert. Wir  
54 können mit einem Bruchteil der Ackergifte fast die gleiche Menge an  
55 Lebensmitteln herstellen. Bei anstehenden Umbaumaßnahmen in der Landwirtschaft  
56 unterstützen wir die Bäuerinnen und Bauern. Wir verbessern den Schutz der Natur  
57 und der biologischen Vielfalt, denn der Verlust der Biodiversität gehört zu den  
58 größten ökologischen Herausforderungen unserer Zeit. Notwendig für die Umsetzung  
59 dieser Ziele ist ein massives grünes Investitionsprogramm für Grüne Energie,  
60 Grüne Jobs und lebenswerte Kommunen - ein Green New Deal für NRW.

61 Veränderung schafft Halt. In bewegten Zeiten schaffen wir Halt, wenn Bildung für  
62 ein Leben im Wandel rüstet - unabhängig vom Geldbeutel oder dem Nachnamen der  
63 Eltern, ein Leben lang. Wir GRÜNE setzen auf ein gut ausgestattetes Schulsystem,  
64 das zusammenführt, statt zu trennen und ungleiche Startchancen aktiv ausgleicht.  
65 Wir wollen, dass Bildung von Beginn an auf eine Welt im Wandel vorbereitet und  
66 demokratisches Handeln fördert. Wir erneuern das soziale Versprechen in Zeiten  
67 des Wandels. Diejenigen, die durch die vielfältigen Veränderungen der  
68 Arbeitswelt um ihre Jobs fürchten müssen, erhalten aktive Unterstützung. Wir  
69 wollen, dass Frauen endlich die gleichen Perspektiven auf Führungs- und  
70 Spitzenpositionen und auch gleiche Bezahlung erhalten wie Männer. Wir sorgen  
71 dafür, dass öffentliche Ausgaben und Investitionen in allen Bereichen die  
72 Gleichstellung von Frauen und Mädchen fördern. Wir investieren in ein starkes  
73 soziales Netz mit gut ausgestatteten Institutionen: Kitas mit ausreichend  
74 Personal, attraktive öffentliche Plätze und Parks, Büchereien und Schwimmbäder,  
75 an denen wir zusammenkommen. Dafür stärken wir unsere Städte und Gemeinde, denn  
76 hier kommt Zusammenhalt zum Tragen.

77 NRW wird vielfältiger – und das ist eine Chance. Freiheit, Demokratie und  
78 Weltoffenheit sind das Fundament einer offenen Gesellschaft. Wer daran rüttelt,  
79 muss mit unserem Widerstand rechnen. Wir verteidigen den Rechtsstaat gegen  
80 populistische Vereinfachung und Angriffe und sind solidarisch an der Seite  
81 derjenigen, die Opfer von Hass und Hetze werden. Wir wollen, dass der Staat eine  
82 aktive Rolle einnimmt, um die Partizipation und Repräsentation von Minderheiten  
83 und benachteiligten Gruppen in allen gesellschaftlichen Bereichen zu verbessern.  
84 Geflüchtete Menschen heißen wir in NRW willkommen. Sicherheit stellen wir durch  
85 kompetente Behörden und ausreichend Personal sicher statt durch Eingriffe bei  
86 Freiheits- und Bürger\*innenrechten. Nordrhein-Westfalen ist eine lebendige  
87 Demokratie – wir arbeiten daran, dass noch mehr Menschen die Chance bekommen,

88 unsere Demokratie mitzugestalten. Die vielfältige Kunst- und Kulturszene in NRW  
89 muss erhalten und gefördert werden. Durch die Teilhabe am kulturellen Leben  
90 erfindet sich die Gesellschaft in kreativen Kontexten immer wieder neu und ist  
91 in der Lage sowohl altbekannte Tradition zu erhalten als auch innovative  
92 künstlerische Formate zu entdecken. Teilhabe an Kunst und Kultur fördert  
93 interkulturelle Verständigung, Empathie, Perspektivwechsel und somit den Boden  
94 für eine offene, pluralistische Gesellschaft.

95 Unsere Politik richtet sich an alle Menschen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN NRW sind  
96 eine Bündnispartei, die verschiedene Interessen zu einer gemeinsamen Vision für  
97 eine bessere Zukunft verbindet. Dafür suchen wir den Dialog und das  
98 Streitgespräch, nutzen neue Beteiligungsformen und gehen in die kritische  
99 Auseinandersetzung – nicht zuletzt auch mit uns selbst.

100 Auf dem Weg zum Grünem Zukunftsprogramm

101 Bis Ende des Jahres 2021 entwickeln wir ein projektorientiertes Zukunftsprogramm  
102 für NRW. Es legt den Wähler\*innen kompakt und klar dar: Der Grüne Wandel in NRW  
103 ist machbar.

104 Antworten auf Zukunftsfragen entwickeln wir gemeinsam mit Bürger\*innen und  
105 Verbündeten, mit Initiativen, Verbänden, Aktivist\*innen und mit unseren  
106 Parteimitgliedern.

- 107 • Ein wichtiger Grundstein ist bereits gelegt: Bürger\*innen aus dem ganzen  
108 Land haben uns beraten, wie wir den grünen Wandel gemeinsam mit möglichst  
109 vielen Menschen gestalten können.
- 110 • Im Frühjahr treten wir in einen vom Landesvorstand organisierten Dialog  
111 mit Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Gewerkschaften, Verbänden und weiteren  
112 Multiplikator\*innen um über Grüne Zukunftsaufgaben zu sprechen.
- 113 • Und wir nutzen das riesige Potential von über 20.000 Grünen in ganz NRW  
114 für ein projektorientiertes Programm. Von März bis Ende Mai sammeln wir  
115 Projekte, die den Wandel anschieben, die einen Unterschied im Alltag der  
116 Menschen machen und mit denen wir Bündnisse für den Grünen Wandel  
117 schmieden können.  
118 Projekte können vom Landesvorstand, dem Vorstand der GRÜNEN JUGEND NRW,  
119 von grünen Landtagsabgeordneten, den Landesgruppen im Europaparlament und  
120 Bundestag, den Landesarbeitsgemeinschaften, den Kreisverbänden sowie von  
121 20 Mitgliedern aus fünf verschiedenen Kreisverbänden eingereicht werden.
- 122 • Auf Grundlage aller gesammelten Diskussionen, Gespräche und eingereichten  
123 Projekte erarbeitet der Landesvorstand einen Programmentwurf. Eine 20-  
124 köpfige Programmkommission wird diesen Entwurf im September diskutieren  
125 und Empfehlungen abgeben. Die Programmkommission wird vom Landesvorstand  
126 benannt und bildet die Breite unserer Partei ab – die Gliederungen ebenso  
127 wie die Expertise von kommunaler, Landes-, Bundes- und Europa-Ebene, die  
128 Perspektive von Basismitgliedern, Neumitgliedern sowie vielfältige  
129 Hintergründe und Lebenserfahrungen.
- 130 • Der Landesvorstand legt der Partei im Oktober den Programmentwurf vor.  
131 Diesen Entwurf wollen wir im Herbst auf möglichst vielen lokalen

132      Veranstaltungen vor Ort mit Mitgliedern, Bürger\*innen und  
133      Zivilgesellschaft diskutieren.

134      • Bei der Landesdelegiertenkonferenz im Dezember 2021 beschließen wir das  
135      Grüne Zukunftsprogramm für Nordrhein-Westfalen.