

M-1

Antragsteller*innen: Landesvorstand

Gegenstand: TOP 10: Zukunftsfähige Mobilität

Klimafreundliche und nachhaltige Mobilität möglich machen

1 Mobilität ist Bewegungsfreiheit. Sie ist ein unverzichtbarer Bestandteil unseres Lebens,
2 Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Ausdruck von Freiheit und Selbstver-
3 wirklichung. Gleichzeitig verursacht der Autoverkehr Lärm und Staus, er schädigt die
4 Umwelt und das Klima und er verschuldet eine inakzeptabel hohe Zahl von Toten und
5 Verletzten. Unser Ziel ist eine nachhaltige Mobilität, die umwelt- und klimaverträglich,
6 sozial und wirtschaftlich effizient ist. Wir wollen mehr Mobilität erreichen, ohne mehr
7 Verkehr zu erzeugen.

8 Ohne eine Wende in der Verkehrspolitik ist erfolgreicher Klimaschutz nicht möglich. Denn
9 insgesamt ist der Verkehr für ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Deutschland ver-
10 antwortlich. Während in vielen anderen Bereichen, wie der Energieerzeugung, den privaten
11 Haushalten und der Industrie in den letzten 25 Jahren eine Absenkung der klimaschädli-
12 chen Emissionen gelungen ist, ist er im Bereich des Verkehrs seit 1990 noch angewachsen.
13 Dies belegten im letzten Sommer die Bilanzzahlen des Umweltbundesamtes. Nimmt man
14 die beim Pariser Weltklimagipfel vereinbarten Ziele ernst, dann muss sich unsere Ver-
15 kehrspolitik in den nächsten Jahren deutlich ändern.

16 Wir brauchen eine nachhaltige Luftverkehrspolitik, welche die massiven Umweltschäden
17 durch Flugzeuge für Menschen und Umwelt zurückfährt. Und wir brauchen eine Politik,
18 welche die persönliche Mobilität mit möglichst wenig Ressourcenverbrauch ermöglicht.

19 Seit Jahrzehnten sind wir GRÜNE die einzige politische Kraft, die zusammen mit den al-
20 ternativen Verkehrsclubs engagiert für eine nachhaltige Mobilität streitet. Es gibt Erfolge:
21 Nach Jahrzehnten des Rückzugs wird im Personennahverkehr das Schienennetz langsam
22 wieder ausgebaut. Die Menschen verzichten zunehmend stärker auf den Gebrauch ihres
23 PKW und steigen wieder auf das Fahrrad und nutzen den ÖPNV. Das sind Erfolge gerade
24 GRÜNER Politik. Und die Rahmenbedingungen sind günstig: Durch die Digitalisierung
25 wandelt sich die Mobilitätskultur. Das eigene Auto ist für viele, gerade jüngere Menschen
26 in den Städten und Metropolen keine Notwendigkeit mehr. Teilen statt Besitzen und fle-
27 xibel mobil sein in einer „Sharing Economy“ – das sind die Leitgedanken dieser neuen Art
28 sich fortzubewegen. Auch die Trendforschung stellt zur nachhaltigen Entwicklung fest,
29 dass „der moderne Mensch Fahrrad fährt“

30 Moderne Fahrräder, darunter E-Bikes, Pedelecs und Lastenfahrräder, neue Busse und
31 Bahnen, aber auch emissionsfreie Autos – trotz aller Hemmnisse wie Fragen der Finanzie-
32 rung habe die umweltfreundlichen Verkehrsmittel ein neues, modernes Image. Dies muss
33 genutzt und gefördert werden.

34 **Straßeninfrastruktur pflegen statt Privatisierung für noch mehr** 35 **Neubau**

36 Derzeit wird von der Landtagsopposition aus CDU/CSU und FDP eine alte, gescheiterte
37 Straßenbaupolitik nicht nur in neue Worte gekleidet, sie soll mittels öffentlich privater
38 Partnerschaft (ÖPP) und Privatisierung zulasten der Steuerzahler*innen sogar erneut
39 forciert werden.

40 Wir wenden uns als Grüne energisch gegen die Pläne der Bundesregierung, die Bundes-
41 fernstraßen in eine zentrale Straßenbaugesellschaft zu überführen und anschließend zu
42 privatisieren. Eine perspektivisch private Straßenbaugesellschaft wird nicht mehr im öf-
43 fentlichen sondern im eigenen Renditeinteresse Straßen bauen wollen. Dies ist nicht nur
44 ein verschwenderischer Umgang mit Steuermitteln, sondern in einem Land in welchem
45 fast alle überörtlichen Straßen gebaut sind, unverantwortlich. Eine entsprechend dafür
46 notwendige Änderung des Grundgesetzes werden wir NRW-Grüne nicht mittragen.

47 Wir fordern stattdessen, dass der Bund endlich die Finanzierungs- und Organisations-
48 strukturen ändert. Dabei lassen wir auch das Land NRW nicht aus der Verantwortung.
49 Wir haben die Strukturen beim Landesbetrieb Straßen.NRW bereits verändert und eine
50 neue Leitungs- und Regionalstruktur durchgesetzt. Durch regelmäßige Evaluationen wer-
51 den wir überprüfen, welche weitere Veränderungen notwendig sind. Insbesondere werden
52 wir durchsetzen, dass Straßen.NRW sich auch an der Planung der neuen Radschnellwege
53 beteiligt. Aus dem „Landesbetrieb Straßen“ soll perspektivisch ein „Landesbetrieb Mobi-
54 lität“ werden.

55 Beim Bundesverkehrswegeplan fordern die Abkehr von teuren „Wünsch-Dir-Was“-
56 Projekten und eine klimagerechte Planung, die auch Alternativen wie Binnenschiff, Bahn
57 und Rad in Form eines Bundesmobilitätsplans in den Blick nimmt. Natürlich gibt es auch
58 sinnvolle Ausbaumaßnahmen und notwendige Ortsumgehungen. Allerdings führt der Neu-
59 bau von Straßen oft eher zu einer Verschärfung der Verkehrs- und Umweltprobleme als
60 zu ihrer Lösung. Die vielen maroden Straßen und Brücken sind Mahnmale für eine nicht
61 nachhaltige Infrastrukturpolitik. Dabei müssen künftig die Gelder nach Bedarf und nicht
62 mehr nach Himmelsrichtungen verteilt werden. Nach einem Vierteljahrhundert Finanzie-
63 rungspriorität auf den „Aufbau Ost“ und „Ausbau Süd“ sind jetzt viele Verkehrswege in
64 NRW dringend sanierungsbedürftig. Wir Grüne werden dafür sorgen, dass klare Prioritä-
65 ten gesetzt werden: Erhalt vor Ausbau und Neubau von Straßen.

66 **Verkehrspolitische Geisterfahrer im Bund**

67 Wenn führende Politiker anderer Parteien gerne von „Verkehrsinfrastruktur“ reden, dann
68 meinen sie meist immer nur „Straße“ bzw. den „Straßenbau“.

69 Die Politik der derzeitigen Bundesregierung und die Strategie der deutschen Automobil-
70 hersteller nutzen neue Trends nicht. Sinkende Treibstoffpreise sind mit ein Grund dafür,
71 dass Autos immer stärker motorisiert sind. Anstatt den technischen Fortschritt zu nut-
72 zen und verbrauchsarme Autos zu bauen, werden alle Effizienzvorteile durch größere und
73 schwerere Autos kompensiert. Die sogenannten SUVs machen mittlerweile jede vierte Neu-
74 zulassung auf dem deutschen Markt aus, dazu kommen weitere große, schwere Modelle der
75 Premiumklasse. Die gesamte Bundesregierung wehren sich vehement gegen die notwendi-
76 ge Erhöhung der Mittel für den Nahverkehr. Dadurch muss die bundeseigene „Deutsche
77 Bahn“ das bestehende Schienennetz vernachlässigen und liefert weiterhin zu wenig An-
78 sätze für eine Attraktivierung des Fernverkehrs. Stattdessen sollen nach dem Willen der
79 Bundesregierung massiv Straßen neu- und ausgebaut werden: Der Bund legt Milliarden-
80 programme für mehr Straßen, garniert mit Subventionen für Finanz- und Bauwirtschaft
81 in Form von ÖPP auf. Es leiden öffentliche Finanzen und die Menschen vor Ort, wenn
82 Lärm und Abgase zunehmen, Flächen versiegelt und Natur- und Kulturlandschaft verloren
83 gehen.

84 Während NRW unter Rot-Grün den Kurswechsel beim Straßenbau vollzogen hat, in dem
85 der Erhalt Priorität hat und der Neubau eingeschränkt wurde, geht es bei Autobahnen
86 und Bundesstraßen durch den Kurs der Bundesregierung nun in die entgegengesetzte
87 Richtung. Insbesondere der Maut- und ÖPP-Minister Dobrindt betätigt sich als verkehrs-
88 politische Geisterfahrer gegen die Nachhaltigkeit. Der Bund hält an seiner seit Jahrzehnten
89 gescheiterten autofixierten Politik fest und verpasst damit die Chance zum Wechsel für
90 eine innovative und zukunftsfähige Mobilität.

91 **Dieselgate: Rücksichtslose Gefährdung unserer Gesundheit**

92 Die Bundesregierung nimmt tatenlos in Kauf, dass die Schadstoffemissionen in unseren In-
93 nenstädten weiterhin hoch sind. Dies hat in Deutschland schon lange Tradition: Mit der
94 Pkw-Verbrauchskennzeichnung wird schon jetzt erfolgreich Green-Washing für schwere
95 Sprintschlucker betrieben. Nachweislich kommt es dadurch zu schwersten Gesundheitsbe-
96 lastungen für die Anwohner*innen. Anstatt den Abgasbetrug von Volkswagen und anderen
97 Automobilhersteller aufzuklären, wird von Seiten des Bundesverkehrsministers beschwich-
98 tigt, heruntergespielt und verschleiert. Über Jahre wurde seitens der Behörden weggese-
99 hen, wenn Herstellerangaben nicht zu den tatsächlichen Verbrauchswerten und Emissionen
100 passten. Und nun, da wegsehen immer schwieriger wird, setzt sich Berlin in Brüssel leider
101 erfolgreich dafür ein, dass die Grenzwerte für Stickstoffoxide aufgeweicht werden. Wer so
102 handelt, der macht sich mit schuldig an schweren Gesundheitsgefährdungen. Die Klage
103 von Umweltverbänden gegen das Land NRW wegen zu hoher Stickstoffoxid-Werte in In-
104 nenstädten trotz der Einrichtung von Umweltzonen zeigt: NRW und seine Bürger*innen
105 müssen gerade das ausbaden, was die Automobilindustrie aktiv und die Bundesregierung
106 durch Untätigkeit verursacht haben.

107 Der Abgasskandal ist mehr als eine Mogelei. Er ist symptomatisch für den Versuch von
108 der Industrie und Teilen der Politik, das System des Verbrennungsmotors so lange wie
109 möglich künstlich am Leben zu halten. Der Staat hat sich aus der Kontrolle Autoindustrie
110 zurückgezogen. Das wurde von Managern der Konzerne als Einladung zum Betrügen und

111 Manipulieren verstanden. Statt Abgase zu reduzieren steckte die Industrie die Ressour-
112 cen in die Optimierung der realitätsfernen Tests. Dieses bewusste Staatsversagen hat am
113 Ende der deutschen Automobilindustrie geschadet, die nun auf dem Weltmarkt nicht nur
114 ein Imageproblem hat.. Investitionen in neue Technologien und neue Mobilitätskonzepte
115 werden so unter Vorspiegelung falscher Tatsachen verhindert. Das hilft dem überlasteten
116 Verkehrssystem letztlich genauso wenig wie der Industrie, die nur im heute lebt und
117 nicht ans Morgen auch ihrer Geschäfte und der davon abhängigen Arbeitsplätze denkt.
118 Analog zu den schweren wirtschaftlichen Problemen der Energieversorger durch die jahr-
119 zehntelang herausgezögerte Energiewende werden auch die deutschen Automobilhersteller
120 künftig in massive Schwierigkeiten kommen, wenn sie weiterhin an veralteten Technologi-
121 en festhalten. Die Schließung des Bochumer Opel-Werkes war hier nur ein Wetterleuchten.
122 Besonders im Sinne einer sicheren Arbeitsplatzperspektive für die Beschäftigten muss Po-
123 litik die sauberste Technologie fordern. Diese sichert die Zukunft der Automobilindustrie
124 und ihrer Arbeitsplätze. Die Europäische Union strebt zu recht in ihrem Weißbuch Ver-
125 kehr emissionsfreie Innenstädte für das Jahr 2030 an. Hierzu braucht es nicht nur massive
126 Investitionen in die Nahmobilität, sondern eine rasche und umfassende Elektrifizierung
127 unserer Busse im ÖPNV. Die O-Busse in Solingen sind hier ein gutes Beispiel. Dies alles
128 wird einen wirksamen Gesundheitsschutz der Bevölkerung nicht reichen, wenn wir nicht
129 bald ehrlich Bescheid über die Pkw- Emissionen wissen. Dies fängt an mit einer Überarbei-
130 tung der Pkw-Verbrauchskennzeichnung, einer Überprüfung der realen Pkw-Emissionen
131 durch das Umweltbundesamt und geht weiter mit Verbrauchsgrenzwerten, die sich an
132 der EU- Luftqualitätsrichtlinie orientieren und nicht an das, was gerade die Autobauer
133 ohnehin können. Die Perspektive ist aber letztlich elektrisch.

134 Im Rahmen der klimaneutralen Landesverwaltung wird der Fuhrpark des Landes NRW
135 und seiner untergeordneten Behörden zum Vorbild für Umweltfreundlichkeit und niedrige
136 Emissionen gemacht. Neubeschaffungen sollen konsequent nach den geringsten Emissionen
137 und höchsten Abgasstandards getätigt werden. Das Land NRW sollte prüfen, ob es Scha-
138 densersatzforderungen gegen den Volkswagenkonzern erheben kann, für die Fahrzeuge im
139 Besitz des Landes NRW die vom Abgasbetrug betroffen sind.

140 **Verkehr elektrisieren: Zukunftsmobilität ermöglichen**

141 Der Abgasskandal zeigt aber auch: Der Verbrennungsmotor ist ein Auslaufmodell. Die
142 Potenziale des fossil angetriebenen Automobils sind längst ausgereizt. Die Zukunft liegt
143 in alternativen Antrieben, vor allem dem Elektromotor. Hersteller in Asien und den USA
144 haben das längst erkannt und besetzen diese Märkte. Die deutschen Hersteller stellen
145 überwiegend Elektromobile nur in kleiner Stückzahl eher als Marketingaktion her, statt
146 sich diesem neuen Markt ernsthaft zu widmen. Das mittlerweile fast zehn Jahre laufende
147 Programm der Bundesregierung „1 Millionen Elektroautos bis 2020“ krebst im Frühjahr
148 2016 bei knapp 20000 zugelassenen Fahrzeugen und damit deutlich hinter dem Zielwert
149 herum.

150 Hier wird die Zukunftsfähigkeit eines für Deutschland und NRW bedeutenden Industrie-
151 zweigs riskiert. Hier liegen Potenziale, die durch unsere hochqualifizierten Forschungsein-
152 richtungen entwickelt worden sind.

153 Das kürzlich verabschiedete Elektromobilitätsgesetz ist mehr Show als Lösung. E-PKWs
154 auf Busspuren erschweren die Verkehrswende. Vielversprechend ist aber die Möglichkeit
155 Parkplätze nur für Elektroautos auszuweisen. Hier haben die Kommunen die Chance zu
156 zeigen, wie elektrisch sie ihre Mobilität gestalten wollen. Wir GRÜNE wollen darüber
157 hinaus wirksame Anstrengungen wie weitere Forschungsförderung, ein Ausbau der La-
158 desäulen, steuerliche Anreize und eine Konzentration auf effiziente reine E-Mobile und
159 Wasserstoff-Mobile statt ökologisch höchst problematischer PS- Monster wie sie oftmals
160 als Plug-In-Hybride auf die Straße kommen. Erfolgreichen Klimaschutz wird es nur geben,
161 wenn die Verbrennungsmotoren rasch durch Elektromotoren ersetzt werden. Hierzu bedarf
162 es systematische Förderanreize, die letztlich die Automobilhersteller in die Pflicht nehmen,
163 sich um ihre und unsere Zukunft für eine emissionsfreie Mobilität in emissionsfreien Städ-
164 ten zu kümmern. Kalifornien ist hier ein zukunftsorientiertes Beispiel. Elektromobilität
165 jedoch alleine auf das Auto zu verengen, wie es vielfach geschieht, ist falsch.

166 Lediglich den Antrieb auszutauschen ändert nichts an der aufwendigen Produktion der
167 Fahrzeuge, wenig am Energieverbrauch, solange der eingesetzte Strom nicht aus erneuer-
168 baren Quellen kommt, wenig an Lärmemissionen und nichts am Stau. Wir brauchen statt-
169 dessen eine Elektromobilität für alle! Das Top-Exportprodukt aus Nordrhein-Westfalen
170 im Bereich der Umweltwirtschaft sind Lokomotiven aus dem Sauerland. In Nordrhein-
171 Westfalen werden Zugmaschinen, Waggons, Schienen, Ladestecker, Pedelecs für die Mobi-
172 lität von morgen gebaut, gewartet, betrieben und repariert. Große Fahrradhersteller und
173 – vertriebe kommen aus Nordrhein-Westfalen.

174 Elektrische Antriebe gibt es im Schienenverkehr seit über 100 Jahren, elektrisch angetrie-
175 bene Busse werden vielerorts, auch in einigen NRW-Städten durch Förderprogramme der
176 Landesregierung, neu erprobt. E-Bikes und Pedelecs werden immer beliebter. In NRW
177 sind bereits über 500000 dieser elektrounterstützten Fahrräder auf unseren Straßen unter-
178 wegs. Wir GRÜNE wollen Elektromobilität als das entscheidende Angebot zum Mobili-
179 tätswandel nutzen, um so Verkehr nachhaltiger zu machen. Deshalb setzen wir uns für
180 eine umfassende Förderung von Elektromobilität ein.

181 **Potenziale des Game Changers Fahrrad nutzen**

182 Schon etwa 2 Millionen E-Bikes (meist Pedelecs) sind in Deutschland unterwegs, ein Ver-
183 kaufsrekord ohne vorherige staatliche Förderprogramme. Die elektrische Unterstützung ist
184 unkompliziert und erweitert den Aktionsradius des Fahrrads erheblich. Damit wird das
185 Fahrrad für den Alltagsverkehr, für den Weg zum Supermarkt, zur Arbeit oder Schule
186 noch attraktiver. Das gilt vor allem auch in ländlichen hügeligen Regionen, wo das Fahr-
187 rad bislang ein Schattendasein fristete. Hier schlummern noch erhebliche Potenziale, die
188 für einen Mobilitätswandel genutzt werden können. Ohne eine ausreichende Infrastruktur
189 mit sicheren Abstellmöglichkeiten und Ladestationen wird es keine weiteren deutlichen
190 Zuwächse bei E-Bikes geben. NRW hat mit dem bundesweit einmaligen innovativen Pro-
191 jekt der Radschnellwege den Grundstein dafür gelegt. Wir Grüne wollen Radschnellwege
192 in einem breiten Netz als Mobilitätsalternative für ganz NRW und wir wollen die kommu-
193 nalen Radwege auf höhere Geschwindigkeiten anpassen, sowie das Radwegenetz gerade in
194 ländlichen Gebieten ausbauen. Mit der Änderung des „Straßen- und Wegegesetzes“ sorgt

195 die rot-grüne Landesregierung dafür, dass Radschnellwege zu gleichberechtigten Verkehrs-
196 wegen werden. Diese andere Infrastrukturpolitik findet internationale Beachtung:

197 Die Zeit, als Radfahrer*innen an den Straßenrand gedrängt wurden und an Ampeln mit
198 langen Rotphasen standen, sollte vorbei sein. Wir brauchen Radstraßen und breite Rad-
199 streifen in unseren Innenstädten. Die E-Bikes mit Geschwindigkeiten über 25 km/h er-
200 fordern ein Umdenken. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erobern sich die Straßen
201 als öffentlichen Raum zurück. Für uns sind sie nicht nur gleichberechtigt, sondern im
202 Zweifelsfall sollten sie den Raum haben, den sie brauchen, auch wenn es auf Kosten des
203 Autoverkehrs geht. Da gibt es viel zu tun.

204 **Verkehr menschenfreundlich machen**

205 Die Bürger*innen und Bürger bekommen die Probleme des derzeitigen Verkehrssystems
206 direkt zu spüren. Fast immer ist in unserem Bundesland irgendwo eine Autobahn, eine
207 Bahnlinie, ein Flughafen in der Nähe. Lärm und Schadstoffe sind nicht nur ärgerlich.
208 Beide mindern Lebensqualität bis hin zur Gesundheitsgefährdung. Das zunehmende Mo-
209 bilitätsbedürfnis darf in der Konsequenz nicht bedeuten, dass immer mehr Menschen unter
210 der Mobilität der jeweils anderen leiden. Deshalb wollen wir eine menschenfreundliche,
211 nachhaltige Mobilität.

212 Gerade in NRW, wo viele Lärmquellen zusammentreffen, ist es längst nicht mehr zeit-
213 gemäß, dass sie rechtlich unabhängig voneinander betrachtet werden. Wir wollen ver-
214 kehrsträgerübergreifende Gesamtlärmanalysen und daraus abgeleitet Ansprüche für mehr
215 Lärmschutz. Unsere derzeitige Flughafeninfrastruktur hat genügend Reserven. Ein weite-
216 rer Zuwachs von Kapazitäten würde nur dafür sorgen, dass das klimaschädliche Fliegen
217 gegenüber anderen Verkehrsträgern noch attraktiver wird. Deshalb: Wir Grüne wollen kei-
218 nen weiteren Ausbau der Kapazitäten sowie klare Nachtflugverbote an allen Flughäfen.
219 Innerdeutsche Kurzstreckenflüge gehören auf die Schiene. Die steuerliche Bevorzugung
220 des Flugverkehrs gehört abgeschafft. Zudem sprechen wir uns dafür aus, dass die ge-
221 sellschaftlichen Lärmkosten endlich den Verursachern angelastet werden. Dies würde die
222 Lärmbelastung für die Menschen vor Ort senken und klimaschädliche Emissionen verrin-
223 gern.

224 Der Lärm von der Schiene wird in den letzten Jahren zunehmend zum Thema. Die Bun-
225 desregierung muss noch konsequenter ihren Ankündigungen Taten folgen lassen und den
226 Druck auf die europäischen Verkehrsunternehmen erhöhen, damit Züge leiser werden.
227 Gleichzeitig muss sie deutlich mehr Geld für den Lärmschutz an bestehenden Strecken
228 zur Verfügung stellen, denn die Bahn braucht für die Verkehrswende ein überzeugendes
229 umweltpolitisches Image.

230 Wie bei Schienen gilt ebenso für Straßen: Hier gibt es einen besseren Lärmschutz an
231 bestehenden Straßen oft erst dann, wenn die Straßen ausgebaut werden – eine fatale
232 Verquickung! Es muss mehr Geld in Lärmschutz an Bestandsstrecken fließen. Wir wol-
233 len gesetzlich lärmarme Straßenbeläge in der Nähe von Wohngebieten und Städten von
234 der Ausnahme zur Regel machen. Dazu müssen die Grenzwerte abgesenkt werden, ab de-
235 nen aus Lärm- oder Umweltschutzgründen geringere Höchstgeschwindigkeiten angeordnet

236 werden können. In den Städten muss es zukünftig möglich sein Tempo 30 deutlich häufi-
237 ger flächendeckend ausweisen zu können. Jede*r der im letzten Jahr 521 Toten und gut
238 13.000 Verletzten im Straßenverkehr ist eine*r zu viel. Deshalb stehen wir GRÜNE zur
239 „Vision Zero“ und wollen die Anstrengungen für mehr Verkehrssicherheit verstärken.

240 Die vielen Menschen in den Städten, die unter den permanenten Luftschadstoffemissio-
241 nen leiden, müssen endlich stärker in den Fokus: Saubere Luft ist kein Luxus, sondern
242 Menschenrecht. Deshalb wollen wir die Grenzwerte überprüfen, Ausnahmeregelungen re-
243 duzieren und mit gut abgestimmten Maßnahmen gemeinsam mit den Kommunen dafür
244 sorgen, dass die Belastung mit Feinstaub und Stickstoffoxiden endlich sinkt. Teilhabe
245 ist ein Menschenrecht, das für uns Grüne auch in Mobilitätskonzepten eingehen muss.
246 Barrierefreiheit im ÖPNV bleibt unser Ziel.

247 **Der ÖPNV: Rückgrat der Mobilitätswende**

248 Der kritische Zustand unserer Verkehrsinfrastruktur ist ein Problem bei der Straße wie
249 auch der Schiene. Hunderte NRW-Bahnbrücken müssen saniert werden. Unsere Schie-
250 nenkapazitäten reichen oft nicht aus, zulasten von Fern- und Nahverkehr. Wir erwarten,
251 dass der Bund als Eigentümer fast des gesamten Schienennetzes dieses endlich nicht mehr
252 weiter verrotten lässt. Die Deutsche Bahn AG muss auch in ihrer Sparte Fernverkehr
253 deutlich stärker gemeinwohlorientiert handeln. Sie ist ein öffentliches Unternehmen und
254 sollte eine Basisversorgung im Fernverkehr in der Fläche vornehmen. Ihr Umbauprozess
255 muss konsequent fortgesetzt werden, damit sie endlich preisgünstiger und zuverlässiger
256 wird. Mittelfristig streben wir einen „Deutschland-Takt“ in enger Abstimmung mit dem
257 Nahverkehr an.

258 Auf den zentralen Hauptachsen muss die Schiene durch Ausbau leistungsfähiger werden.
259 Dass die Umsetzung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) weiter voran schreitet, ist unser
260 GRÜNER Erfolg. Wir wollen, dass der Infrastrukturausbau für den RRX – genauso wie auf
261 anderen Hauptstrecken – zügig kommt. Die Bahn ist aber nicht nur für die Hauptstrecken
262 da. Daher möchten wir eine Offensive für Nahverkehr in den ländlichen Räumen starten.
263 Strecken sollen elektrifiziert und reaktiviert werden und das Rückgrat für die örtliche
264 Mobilität bilden.

265 Und dort wo die Versorgung schwierig ist braucht es für die ländlichen Räume abgestufte
266 und flexible Bedienkonzepte, bei der Rufbusse, Anrufsammeltaxen und Bürgerbusse ei-
267 ne Rolle spielen. Hierbei kann – wie in Skandinavien – auch die Mitnahme von Gütern,
268 beispielsweise zur Belieferung des Dorfladens, zur Wirtschaftlichkeit des ÖPNV beitra-
269 gen. Car-Sharing für Dörfer, hochwertige sichere Radabstellanlagen an Haltestellen von
270 Schnellbuslinien sind hier sinnvolle Ergänzungen. Der Bund muss die von der rot-grünen
271 Landesregierung hart erkämpfte Einigung der Bundesländer bei den Regionalisierungsmittel endlich anerkennen, damit in NRW der Instandhaltungsstau abgebaut und neue
272 Projekte in Angriff genommen werden können. Dies wird aber nicht ausreichen, um wie
273 von der ÖPNV- Zukunftskommission gefordert, die Fahrgäste im ÖPNV um 50 % zu er-
274 höhen. Hier ist der Bund gefordert die GVFG-Mittel deutlich zu erhöhen, beispielsweise
275 mit einem O-Bus-Sonderprogramm zur nachhaltigen Elektrifizierung der Busverkehre.
276

277 Die rot-grüne Landesregierung hat in zähen Verhandlungen bereits vieles erreicht. Vor
278 Ort setzen wir weiter darauf, dass finanzielle Mittel möglichst effizient eingesetzt wer-
279 den. Entscheidend muss der Nutzen für die Fahrgäste sein. Teure U-Bahn-Tunnel sollten
280 Ausnahmen im Einzelfall denn die Regel sein. Ein bedarfsgerechter Ausbau des lokalen
281 ÖPNV ist ebenso notwendig und die dafür notwendigen Mittel wollen wir bereitstellen. Die
282 Umstellung auf Elektro- oder Wasserstoffantriebe ist das Innovationsfeld für den lokalen
283 ÖPNV, um Betriebskosten zu senken und Lärm und Abgase zu mindern. Wir Grüne wer-
284 den die E-Mobilität bei Bussen und Bahnen zu einem prioritären Handlungsfeld machen
285 und dieses Thema vom Status der Modellversuche zum flächendeckenden Technologiean-
286 satz bringen.

287 Der ÖPNV sollte das Rückgrat für eine nachhaltige Mobilität sein. Dazu gehören einfache,
288 möglichst landesweit kompatible und günstige Tarife genauso wie ansprechende Stationen
289 mit einer umfassenden Barrierefreiheit auch an den Bahnstationen. Unser Ziel ist die Wei-
290 terentwicklung von Bike+Ride sowie Park+Ride – Plätzen zu Mobilstationen mit sicheren
291 Abstellmöglichkeiten, Elektro-Lade-Einrichtungen und Car-Sharing. Wir wollen die Po-
292 tenziale von Taxis und Car-Sharing für elektrische Antriebe stärker nutzen und überhaupt
293 dem Car-Sharing zum endgültigen Durchbruch verhelfen. Wir wollen dazu rechtlich und
294 technisch prüfen, wie Fahrzeuge öffentlicher Stellen in kommunale und regionale Car-
295 Sharing Netzwerke eingegliedert werden können, um sie somit an Wochenenden oder zu
296 Randzeiten für die Bevölkerung nutzbar zu machen.

297 **Moderne Mobilität: Umstieg und Vernetzung**

298 Die Zukunft des Verkehrs ist die Vernetzung, die Multimodalität. Menschen sind nicht
299 mehr nur Autofahrer*innen, Radfahrer*innen, Bahnfahrer*innen oder Fußgänger*innen.
300 Sie sind Menschen, die in Land und Stadt aus einer Vielzahl von Optionen das best-
301 mögliche Verkehrsmittel für ihre Mobilitätsbedürfnisse wählen. So sehen es immer mehr
302 Menschen, egal ob auf dem Dorf oder in der Stadt. Mit der flexiblen Nutzung von eigenem
303 Auto, CarSharing, (E-)Fahrrad, Bus oder Bahn fördern wir umweltfreundliche Mobilität
304 und damit Nachhaltigkeit und Klimaschutz.

305 Digitalisierung und Vernetzung werden entscheidend sein für den Erfolg der Mobilitäts-
306 wende. Multimodalität kann nur funktionieren, wenn intelligente und datensparsame Ver-
307 netzung individuelle Mobilitätsbedürfnisse befriedigt. Vorgabe für die Mobilitätswende ist
308 es, dass die Digitalisierung und Vernetzung unserer Mobilität mit den höchsten Daten-
309 schutzstandards einhergehen muss. Die Attraktivität des ÖPNVs wollen wir durch einen
310 Ausbau von WLAN-Infrastruktur in Bussen und Bahnen fördern. Die notwendige flächen-
311 deckende Breitbandinfrastruktur kann dabei im Rahmen der Sanierung und dem Bau von
312 Straßen und Schienen mit geschaffen werden. Als Land NRW wollen wir uns auch zukünf-
313 tigen Entwicklungen der Mobilität weiterhin öffnen. Wir unterstützen darum die Auswei-
314 sung von weiteren Teststrecken auf Straßen, die ausschließlich dem Kraftfahrzeugverkehr
315 zur Verfügung stehen, für autonomes Fahren.“

316 **Copenhagenize & Californication: Nachhaltige Mobilität möglich**
317 **machen**

318 So lautet die Botschaft GRÜNER Verkehrspolitik: Wir schaffen die Angebote, damit
319 die Menschen überhaupt erst nachhaltig mobil sein können. Schnell, komfortabel und
320 emissionsfrei. Dabei geht es nicht um den „Verzicht“ aufs Auto, sondern darum, dass wir
321 Angebote schaffen, die nachhaltig und besser sind. Dieser Systemwechsel zur nachhaltigen
322 und gleichzeitig umfassenden Mobilität erfordert Innovationskraft und Hartnäckigkeit.
323 Wir Grüne sind die Möglichermacher*innen von breiter und nachhaltiger Mobilität.

Antragsteller*innen

Landesvorstand