

M-1 GRÜN macht mobil

Antragssteller*in: Landesvorstand

Gegenstand: Mobilität

Anmerkungen: Beschluss

M-1 GRÜN macht mobil

1 Die Energiewende braucht die Verkehrswende

2 Mobilität ist bewegte soziale Teilhabe. Doch Bewegung bedeutet Energieverbrauch – derzeit
3 leider überwiegend verarbeitetes Erdöl für den motorisierten Individualverkehr. Ein Fünftel der
4 deutschen Treibhausgasemissionen werden heute durch den Verkehr verursacht. Deutschland hat
5 sich verpflichtet, bis zum Jahr 2020 die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 40%
6 und bis zum Jahr 2050 um 80-90% zu reduzieren. Doch zur Erreichung dieser Reduktionsziele
7 hat der Verkehrssektor in Deutschland bisher so gut wie nichts beigetragen. Engagierter
8 Klimaschutz braucht daher die Verkehrswende.

9 Schwarz-Gelb setzt lediglich auf ein etwas effizienteres „Weiter-so-wie-bisher“. Einen
10 wirksamen Kurswechsel wird die jetzige Bundesregierung so nicht schaffen – hierfür braucht es
11 eine neue Regierung mit einem klaren grünen Kurs in der Verkehrspolitik.

12 Nordrhein-Westfalen ist die Verkehrsdrehscheibe Westeuropas

13 Zwischen Rhein und Weser sind die meisten Straßen in Deutschland, in NRW sind die meisten
14 Autos Deutschlands angemeldet, hier findet der meiste Schwerlastverkehr und
15 Schienengüterverkehr statt. Drei transeuropäische Verkehrsstrassen kreuzen unser Bundesland.
16 Ein Fünftel aller Güter in Deutschland werden von und nach Nordrhein-Westfalen geliefert. Fast
17 ein Viertel aller deutschen Personenbeförderungen mit Bus und Bahn finden hier statt. Über
18 vier Mio. Menschen pendeln pro Werktag in eine andere Gemeinde zur Arbeit oder zur
19 Ausbildung.

20 Unsere Güterverkehrstore zur Welt heißen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam.
21 Die Verkehrsstatistik weist aus: In den so genannten ZARA-Häfen landen 70 % der Güter an, die
22 am Ende Nordrhein-Westfalen erreichen. Der Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen ist dabei
23 dreimal so umfangreich wie bei den deutschen Hochseehäfen. Die Hälfte des Güterumschlags
24 der deutschen Binnenschifffahrt findet auf nordrhein-westfälischen Binnenhäfen statt, knapp
25 80 % der Binnenschifffahrtsgüter in Deutschland durchfahren den Niederrhein. Mit Duisburg,
26 Neuss-Düsseldorf und Köln liegen auch die drei größten deutschen Binnenhäfen in Nordrhein-
27 Westfalen. Sofern die Weltwirtschaft und die Globalisierung nicht zum Erliegen kommen,
28 prognostizieren verschiedene Gutachten einen steigenden Güterverkehr mit wachsendem
29 internationalem Seehandel.

30 Die wichtigsten Autobahnabschnitte, Hauptverkehrsstraßen in den Großstädten, Schienentrassen
31 und Personenzüge sowie einige Kanäle haben inzwischen die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit
32 erreicht. Dies betrifft auch den Schienenpersonennahverkehr, da auf den Hauptverkehrstrassen
33 der Europäischen Union dem diskriminierungsfreien und leistungsfähigen Ablauf des
34 Güterverkehrs eine hohe Bedeutung beigemessen wird – im Zweifel zu Lasten des
35 Personenverkehrs. Für eine ernsthafte Verkehrsverlagerung sind große nationale und
36 internationale Anstrengungen erforderlich, um die erforderlichen Platzkapazitäten zu schaffen.

37 Ebenfalls an der Grenze ihrer Belastungsfähigkeit sind die Bewohnerinnen und Bewohner nahe
38 der Flughäfen in NRW. Umweltdumping und irrationelle Annahmen über die
39 regionalökonomische Bedeutung der Flughäfen belasten vielerorts die kommunalen Kassen und
40 das gemeinschaftliche Zusammenleben. Zwar sind internationale Flughäfen für die Einbindung
41 Nordrhein-Westfalens in die Welt erforderlich. Nacht- und Kurzstreckenflugverkehr hingegen ist
42 es nicht. Dies gilt auch für Frachttransporte. Nur ein die Nachtruhe respektierender, erheblich
43 emissionsgeminderter und nicht-subventionierter Flugverkehr wird künftig nachhaltig Akzeptanz
44 finden.

45 Der immense Verkehr in NRW, auch verbunden mit Lärm und Feinstaub, macht krank und
46 verkürzt unser Leben. Ein „Weiter-so-wie-bisher“ ruiniert unser Klima, ist unbezahlbar und
47 verbraucht viel zu viel Fläche, die insbesondere in den Städten und Dörfern für ein vielfältiges
48 Straßenleben fehlt. Im Jahr 2005 machten die externen Verkehrsfolgekosten laut dem
49 Umweltbundesamt bundesweit 80 Mrd. € aus. Die Hälfte dieser Kosten entstanden durch
50 Unfälle.

51 **Erhalt vor Neubau: Nordrhein-Westfalen braucht eine intakte Infrastruktur**

52 Die von den Verkehrsministern der Länder beauftragte Daehre-Kommission hat einen zusätzli-
53 chen Ersatz und Nachholbedarf mit einem Finanzvolumen von 7,2 Mrd. € pro Jahr für Verkehrs-
54 infrastruktur festgestellt. Doch schon seit 20 Jahren stagnieren die Verkehrsinvestitionen.
55 Übertragen in reale Preise bedeutet dies einen Rückgang um 24 %. Die erforderlichen
56 Erhaltungsinvestitionen sind nur zu etwas mehr als der Hälfte getätigt worden. Glaubt man den
57 Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, muss NRW bis zum Jahr 2016
58 jährlich 300 Mio. € für Ersatzinvestitionen in den ÖPNV investieren – danach mehr,
59 beispielsweise zum Austausch der in vielen Tunneln noch gebräuchlichen analogen
60 Steuerungstechnik. Hinzukommt: Nach Angaben des Landesverkehrsministeriums müssten die
61 400 Brücken an Autobahnen und anderen Fernstraßen für etwa 3,5 Mrd. € saniert werden. Für
62 die etwa 770 überprüften Brücken an Landesstraßen wird mit einem Finanzbedarf von ca. 650
63 Mio. € gerechnet. Die A1-Teilspernung auf der Levekusener Rheinbrücke ist ein mahnendes
64 Beispiel. Die zulässigen Gesamtgewichte der Lastkraftwagen haben sich in den letzten 50 Jahren
65 verdoppelt. Dies ist wesentlich für den Verschleiß der Straßeninfrastruktur. Auch die
66 Verkehrsinfrastruktur auf den wichtigen Trassen ist in die Jahre gekommen. Ihr Erhalt kann
67 durch Neubau an anderer Stelle nicht kompensiert werden.

68 **Die Verkehrswende braucht eine effiziente Infrastruktur**

69 Hinzu kommt die Notwendigkeit, die Infrastruktur für eine Verkehrsverlagerung zu finanzieren.
70 So startete beispielsweise der stark wachsende Hafen Rotterdam aus Platzgründen mit der Ver-
71 kehrsverlagerung. Ab dem Jahr 2030 (2006) sollen die Güter zu 45 % (38 %) mit dem Binnen-
72 schiff, zu 20 % (13 %) auf der Schiene und nur noch zu 35 % (49 %) mit dem LKW an- und ab-
73 transportiert werden. Allein der Rhein könnte noch einmal die gleiche Gütermenge aufnehmen,

74 aber in den dortigen Häfen fehlen die Stapelplätze. Auch die Schienenwege stoßen schon heute
75 an ihre Kapazitätsgrenze.

76 Mit dem „Aktionsplan Nahmobilität“ stärkt die rot-grüne Landesregierung erstmalig die
77 Bereiche Fuß -und Radverkehr. Zunehmend mehr Menschen sehen gerade in der erweiterten
78 Nahmobilität einen Beitrag zur Gesundheitsförderung und Lebensqualität sowie aktiven eigenen
79 Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz. Um dies auszubauen, braucht es mehr Platz und Geld für
80 den Fuß- und Radverkehr sowie für Bus und Bahn. Das gilt nicht nur für urbane Zentren,
81 sondern gerade auch im ländlichen Raum.

82 Wir brauchen Verkehrsinfrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes. Doch nur
83 eine Verkehrsinfrastruktur, die mehr klimagerechte und effiziente Mobilität für alle ermöglicht ,
84 nicht krank macht und dem demographischem Wandel gerecht wird, ist zukunftsfähig.
85 Barrierefreie Zugänge zu Verkehrsmitteln sind dabei elementar, um allen eine gleichberechtigte
86 Teilnahme an der Mobilität zu ermöglichen

87 **Die Verkehrswende muss gemeinsam gestaltet werden**

88 Die Verkehrsinfrastruktur für eine Verkehrswende braucht gesellschaftliche Akzeptanz. Dies ist
89 besonders der Fall, weil der gesellschaftliche Nutzen der individuellen Belastung in manchen
90 Fällen gegenübersteht.

91 Eine neue, effiziente Verkehrsinfrastruktur können wir nur gemeinsam mit den Bürgerinnen und
92 Bürgern entwickeln, sonst wird sie nicht erfolgreich sein. Zielnetze müssen frühzeitig
93 gesellschaftlich diskutiert werden. Verkehrsprojekte gehören nicht durchgesetzt, sondern mit den
94 Bürgerinnen und Bürgern entwickelt. Hier gilt es, informelle Beteiligungsverfahren und
95 Transparenz zu praktizieren. Dies schafft Vertrauen und Glaubwürdigkeit.

96 Ohne gesellschaftliche Investitionsbereitschaft, gerade für neue, leise Schienenwege und eine
97 umweltverträgliche Binnenschifffahrt, wird die Verkehrswende nicht gelingen.

98 Denn die Mobilität der Zukunft muss leise sein. Füße und Fahrräder sind leise und gesund. Für
99 andere Mobilitätsformen steht die Technik mit dem schwingungsarmen Unterbau, den
100 Güterwagons, Lärmschutzwällen und lärmoptimiertem Asphalt schon längst zur
101 Verfügung, aber sie wird aus Finanzgründen viel zu wenig eingesetzt.

102 **Wir tragen Verantwortung**

103 Wir alle können auch durch unser privates Handeln einen eigenen kleinen Beitrag zum
104 Klimaschutz leisten. Dies fängt bei den regionalen und saisonalen Lebensmitteln an, geht mit
105 dem Schulweg weiter und hört beim langlebigen Gebrauchsgegenstand noch lange nicht auf. Der
106 immens wachsende Onlinehandel führt zu einem steigenden Verkehrsaufkommen durch die
107 Paketdienste. Fakt ist: wer weniger bestellt und im örtlichen Einzelhandel kauft, entlastet die
108 Straßen. Auch der Erhalt eines nahräumlichen Einzelhandels ermöglicht perspektivisch eine
109 Mobilität ohne Auto.

110 Die Mobilität der Zukunft hat schon begonnen

111 30 Jahre Arbeit von Initiativen und den Grünen für die Verkehrswende sind erfolgreich gewesen.
112 Die Zukunft der Mobilität ist vernetzt. Nutzen statt besitzen wird wichtiger. Je jünger und je
113 städtischer die erwachsenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind, desto eher wählen
114 sie für ihren Reisezweck das jeweils optimale Verkehrsmittel aus. Dem Deutschen
115 Mobilitätspanel zufolge hat sich der Anteil der PKW-Halter/-innen unter 30 Jahren von 1994 bis
116 2011 von 17 % auf 7 % verringert. Auch der die PKW-Haltung der 30-39-jährigen hat sich
117 ähnlich deutlich reduziert. In diesem Zusammenhang steigt die Anzahl der unter 30-jährigen, die
118 nicht auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind. Der leicht gestiegene Fahrradverkehrsanteil, die
119 etwa Verzehnfachung des Car-Sharings in den letzten 15 Jahren und die kontinuierlich
120 steigenden Fahrgastzahlen im ÖPNV dokumentieren diese Entwicklung. E-Mobilität wird dabei
121 immer bedeutender, ob klassisch mit der Bahn oder dem O-Bus oder mit dem Car-Sharing-E-
122 Mobil und auf dem Pedelec.

123 Die Weichen müssen heute gestellt werden

124 Die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015-30 als Planungsinstrument für die Ver-
125 kehrswege des Bundes steht nach der Bundestagswahl an. Die Projektanmeldungen des Landes
126 NRW zum Bundesverkehrswegeplan sollen sich an der im Jahr 2011 gemeinsam mit der SPD
127 vorgenommenen Priorisierung von Straßenbauprojekten orientieren. Die Verhandlungen zur
128 Zukunft der Entflechtungsmittel – auch für den kommunalen Straßenbau und den öffentlichen
129 Personennahverkehr (ÖPNV) – beginnen nach dem Jahr 2019. Es braucht jetzt
130 Planungssicherheit für die Finanzierung der großen ÖPNV-Vorgaben (über 50 Mio. €) im
131 Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes über das Jahr 2015 hinaus. Ebenso gehört
132 das Regionalisierungsgesetz zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs im Jahr 2015 so
133 überarbeitet, dass der Finanzanteil dem Bevölkerungsanteil Nordrhein-Westfalens entspricht und
134 nicht mehr auf dem Kursbuch 1993/94 beruht. Der Bundesverkehrswegeplan muss nachhaltig
135 sein. Das Gesamtnetz muss effizienter werden. Hier hat die Beseitigung von Engpässen
136 Priorität, zudem gilt: Erhalt vor Neubau.

137 Nach jahrelangem Aufbau Ost und Ausbau Süd – beispielsweise durch die Ausbaustrecken Ulm-
138 Wendlingen oder München-Erfurt – ist nun die „Verkehrswende West“ angesagt. Die Verkehrs-
139 infrastrukturförderung des Bundes ist so aufgebaut, dass Nordrhein-Westfalen jedes Jahr min-
140 destens 500 Mio. € zu wenig erhält. Mit diesen Mitteln könnten der Investitionsstau bei den
141 ÖPNV-Erneuerungsinvestitionen oder die Überlastung des hiesigen Schienengüternetzes rasch
142 aufgelöst werden.

143 Rot-Grün handelt in NRW

144 Seit dem Jahr 2010 hat die rot-grüne Landesregierung in Nordrhein-Westfalen ihre Haus-
145 aufgaben gemacht. Der Planungswahnsinn von CDU und FDP bei den Straßenneubauplanungen
146 ist beendet worden. Nur etwa die Hälfte der alten Planungen wird fortgesetzt. Ansonsten gilt
147 auch für NRW: Erhalt vor Neubau. Des Weiteren ist die Subventionierung der
148 Regionalflyghäfen beendet und ein Aktionsplan Nahmobilität erarbeitet worden. Die
149 Zweckbindung der Entflechtungsgesetzmittel für den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV
150 und für die weitere Arbeit – ganz zentral: das Klimaschutzgesetz – sind beschlossen worden. Mit
151 dem neuen ÖPNV-Gesetz wird trotz der unangemessenen Trassen- und Stationspreispolitik der
152 Deutschen Bahn AG das hohe Bahnangebot aufrecht erhalten. Das Land unterstützt das
153 Sozialticket mit 30 Mio. € pro Jahr. Die Mittel für den Radwegebau sind etwa 50 % höher als zu

154 Regierungszeiten von CDU und FDP. Der Wettbewerb für die Radschnellwege läuft. Ein
155 „Masterplan Güterlogistik“ befindet sich in Arbeit. Ein Aktionsplan „Lärmschutz an
156 Autobahnen“ wird umgesetzt. Nordrhein-Westfalen bekennt sich bei der Verkehrssicherheit zur
157 „Vision Zero“ – Null Verkehrstote. Dies alles hilft dem Land den Vorrang für Bus & Bahn zu
158 sichern sowie den Radverkehr auszubauen. Doch ohne den Bund wird Nordrhein-Westfalen die
159 Verkehrswende nicht schaffen.

160 **Die Weichen stellen wir**

161 Wir haben es in der Hand, wie die Mobilität der Zukunft aussieht: Die Bundestagswahl im Sep-
162 tember dieses Jahres und die Kommunal- und Europawahlen im nächsten Jahr sind wichtige
163 Weichenstellungen. „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“ – dies war und ist die Maxime
164 grüner Verkehrspolitik:

- 165 • **Für Fahrgastrechte und einen attraktiven, vernetzten barrierearmen und**
166 **klimaneutralen öffentlichen Verkehr**, der soweit wie möglich elektrisch angetrieben
167 wird, nutzer*innenfreundlich ist und mit nur einem Ticket genutzt werden kann. Die
168 Vernetzung mit dem Internet, Car- und Bikesharing sowie anderen Verkehrsmitteln und
169 nicht-personenbezogene offene Daten bei allen öffentlich geförderten Verkehrsprojekten
170 gehören selbstverständlich dazu. Erkenntnisse von Schlichtungsstellen und
171 Verbraucherverbänden wollen wir nutzen, um die Qualität des ÖPNV weiter zu
172 verbessern. Zielformulierung für die Klimaneutralität ist das Jahr 2050. Auch hier ist vom Bund
173 rasch Planungssicherheit für die Entflechtungsmittel über das Jahr 2019 hinaus
174 erforderlich. Darüber hinaus braucht es im Jahr 2015 eine Neuverteilung der
175 Regionalisierungsmittel, die den Bevölkerungsanteil Nordrhein-Westfalens angemessen
176 berücksichtigt. Die Möglichkeit zur Einführung einer kommunalen Nahverkehrsabgabe
177 soll vor dem Hintergrund verkehrspolitischer und kommunalrechtlicher
178 Rahmenbedingungen geprüft werden. Die Landesregierung soll sich nach Abschluss der
179 ÖPNV Zukunftskommission dem SPNV zuwenden und im Interesse der Fahrgäste
180 prüfen, inwiefern eine Neustrukturierung der Verkehrsverbände in Nordrhein-Westfalen
181 bis hin zu einer Landeseisenbahngesellschaft sinnvoll sein kann.
- 182 • **Für eine verknüpfte Siedlungs- und Verkehrspolitik** die Nähe und lebendige Orts- und
183 Stadtteilzentren fördert. Die Verkehrsanbindung, insbesondere an ÖPNV und Schiene,
184 soll ein deutlich wichtigeres Kriterium bei der Ausweisung von Baugebieten in
185 Kommunen sein und unter dem Aspekt der flächensparenden Siedlungsentwicklung im
186 Baugesetzbuch zwingender vorgesehen werden. Hierzu gehört der Aktionsplan
187 Nahmobilität. Wir fordern von der Landesregierung seine schrittweise Umsetzung. Dazu
188 gehört auch eine städtebaulich ansprechend gestaltete Infrastruktur. Car-Sharing-
189 Parkplätze sollen vom Bund in der Straßenverkehrsordnung endlich zugelassen werden.
190 Außerdem soll den Kommunen erlaubt werden, über Tempo 30 im Straßennetz alleine zu
191 bestimmen. Dies macht die Straßen sicherer, leiser und lichtet den Schilderwald. Auf den
192 Hauptverkehrsstraßen kann weiterhin Tempo 50 gelten.
- 193 • **Für eine Investitionsoffensive zum Erhalt der Netze.** Der Bund ist gefordert, hier dem
194 Beispiel Nordrhein-Westfalens zu folgen. Die Sanierung der Straßenbrücken muss
195 Priorität haben – auch bei der Bereitstellung der Finanzmittel. Die Bundesmittel für den
196 kommunalen Straßenbau und den ÖPNV müssen künftig auch Ersatzinvestitionen
197 erlauben. Um eine ehrlichere Straßenverkehrsplanungspolitik zu ermöglichen, muss der
198 Landesstraßenbedarfsplan einer zeitgemäßen Netzplanung folgen, die die einzelnen

- 199 Maßnahmen nach qualitativen Kriterien priorisiert. Hierzu gehört, dass er von den Uralt-
200 Planungen ohne jede Realisierungschance in den nächsten 20 Jahren entstaubt wird und
201 für das Landesnetz nicht mehr erforderliche Straßen den Kommunen mit einer
202 angemessenen Entschädigung übergeben werden. Wir GRÜNE wollen weiterhin
203 unnötige oder überdimensionierte Straßenbauprojekte zu Lasten von Mensch und Natur
204 verhindern.
- 205 • **Für einen ganzheitlichen Bundesmobilitätsplan** mit integrierter Infrastrukturplanung
206 für eine effiziente klimaschonende Mobilität, die Folgewirkungen im Blick hat, ohne
207 teure Prestige- und Parallelprojekte auskommt und die Bürgerinnen und Bürger ernsthaft
208 beteiligt. Der RRX, die Betuwe-Linie, die Knoten Köln und Dortmund, der Ausbau der
209 Bahnstrecke Münster-Lünen, die Ruhr-Sieg-Strecke sowie die S 13 sind dabei seit
210 langem bekannte und erforderliche Maßnahmen für die Verkehrswende. Darüber hinaus
211 muss geprüft werden, ob das Netz privater Eisenbahnen, insbesondere auch im
212 rheinischen Braunkohlerevier, für den Güterverkehr nutzbar gemacht werden kann.
213 Soweit möglich wollen wir uns auch im ländlichen Raum für Lückenschlüsse bzw.
214 Reaktivierungen und Ausbaumaßnahmen im SPNV-Netz einsetzen, um dort an zentralen
215 Achsen ein gutes Nahverkehrsangebot bereitzustellen. Für den Güterverkehr fordern wir
216 vom Bund zudem, dass unter Beachtung des Naturschutzes die
217 Verkehrsverlagerungspotenziale einer umweltfreundlicheren Binnenschifffahrt genutzt
218 werden.
- 219 • **Für eine angemessene Nutzerfinanzierung der Straßen.** LKWs tragen wesentlich zum
220 Straßenverschleiß bei. Die LKW-Maut muss vom Bund auf 3,5-Tonner und auf alle
221 Straßen ausgeweitet werden. Die EU fordert eine angemessene Kostenbeteiligung auch
222 hinsichtlich der externen Kosten. Eine PKW-Maut ist hier nicht zielführend, da sie die
223 Pendlerinnen und Pendler über Gebühr belasten würde. Es wäre vielmehr zu prüfen, ob
224 die Bundesautobahnen weitere Anschlussstellen benötigen, um zahlreiche Parallelstraßen
225 zu vermeiden.
- 226 • **Für eine Straßenplanung vom Straßenrand zur Straßenmitte** mit mehr Platz für
227 Fußgänger und Radfahrerinnen. Hier braucht es vom Bund Planungssicherheit für die
228 Entflechtungsgesetzmittel über das Jahr 2019 hinaus und Finanzmittel, die den
229 Kommunen auch eine nahmobilitätsgerechte Umgestaltung des Straßenraums
230 ermöglichen. Vom Land brauchen wir eine entsprechende Förderrichtlinie. Der Nationale
231 Radverkehrsplan 2020 muss ein ambitionierter und finanzkräftiger Aktionsplan zur
232 Radverkehrsförderung - beispielsweise durch den Bau von Radschnellwegen - werden.
- 233 • **Für klimaschonende Neuwagen** die im Jahr 2020 einen CO₂-Grenzwert von 80 g/km
234 (3-Liter-Auto), und ab dem Jahr 2025 einen Folgegrenzwert von 60 g/km (2-Liter-Auto)
235 einhalten.
- 236 • **Für eine Lärmschutzoffensive und eine geschützte Nachtruhe.** Die Finanzmittel des
237 Bundes für einen verbesserten Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen, zur aktiven
238 Beseitigung von Lärmquellen und für passiven Lärmschutz, muss mindestens verdoppelt
239 werden. Den Aktionsplan Lärmschutz an Autobahnen wollen wir engagiert umgesetzt
240 sehen. Wir fordern strenge Lärmgrenzwerte für alle Verkehrsträger. Des Weiteren sind
241 seitens der Luftaufsichtsbehörden und des Bundes alle Maßnahmen zu ergreifen, um
242 Flugverkehr insgesamt leiser zu machen, um dem Lärmschutzinteresse von
243 Anwohner*innen von Verkehrsflughäfen und Landeplätzen entgegen zu kommen.
244 Flughäfen müssen wirtschaftlich betrieben werden, Subventionen sind hier nicht zu

M-1 GRÜN macht mobil

- 245 verantworten. Der Bund muss sich für eine europaweite Luftverkehrssteuer und die
246 Einbindung des Flugverkehrs in den CO2-Emissionshandel einsetzen sowie den Ländern
247 das Recht geben, Nachtflugregelungen zu erlassen. Für NRW fordern wir eine generelle
248 Nachtruhe von 22 – 6 Uhr.
- 249 • **Für eine umfassende Verkehrssicherheitspolitik.** Dazu gehört im wesentlichen Tempo
250 120 auf den Bundesautobahnen. Das bedeutet erwiesenermaßen: 30 % weniger
251 Verkehrstote, 9 % weniger CO2-Emissionen und hörbar weniger Lärm.
- 252 Deshalb grüne Welle für die Verkehrswende bei der kommenden Bundestagswahl und
253 Kommunal- und Europawahl.