

M-1

AntragstellerInnen: Landesvorstand

Gegenstand: TOP 7: Mobilität

GRÜN macht mobil

1 Die Energiewende braucht die Verkehrswende

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

9 Schwarz-Gelb setzt lediglich auf ein etwas effizienteres „Weiter-so-wie-bisher“. Einen wirk-
10 samen Kurswechsel wird die jetzige Bundesregierung so nicht schaffen – hierfür braucht
11 es 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
14 meisten Autos Deutschlands angemeldet, hier findet der meiste Schwerlastverkehr und
15 Schienengüterverkehr statt. Drei transeuropäische Verkehrsstrassen kreuzen unser Bundes-
16 land. Ein Fünftel aller Güter in Deutschland werden von und nach Nordrhein-Westfalen
17 geliefert. Fast ein Viertel aller deutschen Personenbeförderungen mit Bus und Bahn fin-
18 den hier statt. Über vier Mio. Menschen pendeln pro Werktag in eine andere Gemeinde
19 zur Arbeit oder zur Ausbildung.

20 Unsere Güterverkehrstore zur Welt heißen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Ams-
21 terdam. Die Verkehrsstatistik weist aus: In den so genannten ZARA-Häfen landen 70 % der
22 Güter an, die am Ende Nordrhein-Westfalen erreichen. Der Hinterlandverkehr der ZARA-
23 Häfen ist dabei dreimal so umfangreich wie bei den deutschen Hochseehäfen. Die Hälfte
24 des Güterumschlags der deutschen Binnenschifffahrt findet auf nordrhein-westfälischen
25 Binnenhäfen statt, knapp 80 % der Binnenschifffahrtsgüter in Deutschland durchfahren
26 den Niederrhein. Mit Duisburg, Neuss-Düsseldorf und Köln liegen auch die drei größten

27 deutschen Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen. Sofern die Weltwirtschaft und die Glo-
28 balisierung nicht zum Erliegen kommen, prognostizieren verschiedene Gutachten einen
29 steigenden Güterverkehr mit wachsendem internationalem Seehandel.

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

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

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

52 **Erhalt vor Neubau: Nordrhein-Westfalen braucht eine intakte** 53 **Infrastruktur**

54 Die von den Verkehrsministern der Länder beauftragte Daehre-Kommission hat einen
55 zusätzlichen Ersatz und Nachholbedarf mit einem Finanzvolumen von 7,2 Mrd. € pro
56 Jahr für Verkehrsinfrastruktur festgestellt. Doch schon seit 20 Jahren stagnieren die Ver-
57 kehrsinvestitionen. Übertragen in reale Preise bedeutet dies einen Rückgang um 24 %.
58 Die erforderlichen Erhaltungsinvestitionen sind nur zu etwas mehr als der Hälfte getätigt
59 worden. Glaubt man den Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen,
60 muss NRW bis zum Jahr 2016 jährlich 300 Mio. € für Ersatzinvestitionen in den ÖP-
61 NV investieren – danach mehr, beispielsweise zum Austausch der in vielen Tunneln noch
62 gebräuchlichen analogen Steuerungstechnik. Hinzukommt: Nach Angaben des Landesver-
63 kehrsministeriums müssten die 400 Brücken an Autobahnen und anderen Fernstraßen für
64 etwa 3,5 Mrd. € saniert werden. Für die etwa 770 überprüften Brücken an Landesstraßen
65 wird mit einem Finanzbedarf von ca. 650 Mio. € gerechnet. Die A1-Teilsperre auf der
66 Leverkusener Rheinbrücke ist ein mahnendes Beispiel. Die zulässigen Gesamtgewichte der
67 Lastkraftwagen haben sich in den letzten 50 Jahren verdoppelt. Dies ist wesentlich für

68 den Verschleiß der Straßeninfrastruktur. Auch die Verkehrsinfrastruktur auf den wichti-
69 gen Trassen ist in die Jahre gekommen. Ihr Erhalt kann durch Neubau an anderer Stelle
70 nicht kompensiert werden.

71 **Die Verkehrswende braucht eine effiziente Infrastruktur**

72 Hinzu kommt die Notwendigkeit, die Infrastruktur für eine Verkehrsverlagerung zu finan-
73 zieren. So startete beispielsweise der stark wachsende Hafen Rotterdam aus Platzgründen
74 mit der Verkehrsverlagerung. Ab dem Jahr 2030 (2006) sollen die Güter zu 45 % (38 %) mit dem
75 Binnenschiff, zu 20 % (13 %) auf der Schiene und nur noch zu 35 % (49 %) mit dem LKW an- und
76 abtransportiert werden. Allein der Rhein könnte noch einmal die gleiche Gütermenge aufnehmen,
77 aber in den dortigen Häfen fehlen die Stapelplätze. Auch die Schienenwege stoßen schon heute an
78 ihre Kapazitätsgrenze.

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

85 Wir brauchen Verkehrsinfrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes. Doch
86 nur eine Verkehrsinfrastruktur, die mehr klimagerechte und effiziente Mobilität für al-
87 le ermöglicht, nicht krank macht und dem demographischem Wandel gerecht wird, ist
88 zukunftsfähig.

89 **Die Verkehrswende muss gemeinsam gestaltet werden**

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

93 Eine neue, effiziente Verkehrsinfrastruktur können wir nur gemeinsam mit den Bürgerin-
94 nen und Bürgern entwickeln, sonst wird sie nicht erfolgreich sein. Zielnetze müssen früh-
95 zeitig gesellschaftlich diskutiert werden. Verkehrsprojekte gehören nicht durchgesetzt, son-
96 dern mit den Bürgerinnen und Bürgern entwickelt. Hier gilt es, informelle Beteiligungsver-
97 fahren und Transparenz zu praktizieren. Dies schafft Vertrauen und Glaubwürdigkeit.

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

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

104 **Wir tragen Verantwortung**

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

112 **Die Mobilität der Zukunft hat schon begonnen**

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

125 **Die Weichen müssen heute gestellt werden**

126 Die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 201530 als Planungsinstrument für die Ver-
127 kehrswege des Bundes steht nach der Bundestagswahl an. Die Verhandlungen zur Zukunft
128 der Entflechtungsmittel – auch für den kommunalen Straßenbau und den öffentlichen Per-
129 sonennahverkehr (ÖPNV) – beginnen nach dem Jahr 2019. Es braucht jetzt Planungssi-
130 cherheit für die Finanzierung der großen ÖPNV-Vorgaben (über 50 Mio. €) im Rahmen
131 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes über das Jahr 2015 hinaus. Ebenso gehört das
132 Regionalisierungsgesetz zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs im Jahr 2015
133 so überarbeitet, dass der Finanzanteil dem Bevölkerungsanteil Nordrhein-Westfalens ent-
134 spricht und nicht mehr auf dem Kursbuch 1993/94 beruht. Der Bundesverkehrswegeplan
135 muss nachhaltig sein. Das Gesamtnetz muss effizienter werden. Hier hat die Beseitigung
136 von Engpässen Priorität, zudem gilt: Erhalt vor Neubau.

137 Nach jahrelangem Aufbau Ost und Ausbau Süd – beispielsweise durch die Ausbaustrecken
138 Ulm-Wendlingen oder München-Erfurt – ist nun die „Verkehrswende West“ angesagt. Die
139 Verkehrsinfrastrukturförderung des Bundes ist so aufgebaut, dass Nordrhein-Westfalen
140 jedes Jahr mindestens 500 Mio. € zu wenig erhält. Mit diesen Mitteln könnten der In-
141 vestitionsstau bei den ÖPNV-Erneuerungsinvestitionen oder die Überlastung des hiesigen
142 Schienengüternetzes rasch 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 Straßenneubau-
 146 planungen ist beendet worden. Nur etwa die Hälfte der alten Planungen wird fortgesetzt.
 147 Ansonsten gilt auch für NRW: Erhalt vor Neubau. Des Weiteren ist die Subventionierung
 148 der Regionalflughäfen beendet und ein Aktionsplan Nahmobilität erarbeitet worden. Die
 149 Zweckbindung der Entflechtungsgesetzmittel für den kommunalen Straßenbau und den
 150 ÖPNV und für die weitere Arbeit – ganz zentral: das Klimaschutzgesetz – sind beschlos-
 151 sen worden. Mit dem neuen ÖPNV-Gesetz wird trotz der unangemessenen Trassen- und
 152 Stationspreispolitik der Deutschen Bahn AG das hohe Bahnangebot aufrecht erhalten.
 153 Das Land unterstützt das Sozialticket mit 30 Mio. € pro Jahr. Die Mittel für den Radwe-
 154 gebau sind etwa 50 % höher als zu Regierungszeiten von CDU und FDP. Der Wettbewerb
 155 für die Radschnellwege läuft. Ein „Masterplan Güterlogistik“ befindet sich in Arbeit. Ein
 156 Aktionsplan „Lärmschutz an Autobahnen“ wird umgesetzt. Nordrhein-Westfalen bekennt
 157 sich bei der Verkehrssicherheit zur „Vision Zero“ – Null Verkehrstote. Dies alles hilft dem
 158 Land den Vorrang für Bus & Bahn zu sichern sowie den Radverkehr auszubauen. Doch
 159 ohne den Bund wird Nordrhein-Westfalen die Verkehrswende nicht schaffen.

160 Die Weichen stellen wir

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

- 165 • **Für einen attraktiven, barrierearmen und klimaneutralen öffentlichen**
 166 **Verkehr**, der soweit wie möglich elektrisch angetrieben wird und mit nur einem
 167 Ticket genutzt werden kann. Zieldatum für die Klimaneutralität ist das Jahr 2050.
 168 Auch hier ist vom Bund rasch Planungssicherheit für die Entflechtungsmittel über
 169 das Jahr 2019 hinaus erforderlich. Darüber hinaus braucht es im Jahr 2015 eine
 170 Neuverteilung der Regionalisierungsmittel, die den Bevölkerungsanteil Nordrhein-
 171 Westfalens angemessen berücksichtigt. Eine kommunale Nahverkehrsabgabe soll
 172 künftig möglich sein.
- 173 • **Für eine verknüpfte Siedlungs- und Verkehrspolitik** die Nähe und leben-
 174 dige Orts- und Stadtteilzentren fördert. Hierzu gehört der Aktionsplan Nahmo-
 175 bilität. Wir fordern von der Landesregierung seine schrittweise Umsetzung. Dazu
 176 gehört auch eine städtebaulich ansprechend gestaltete Infrastruktur. Car-Sharing-
 177 Parkplätze sollen vom Bund in der Straßenverkehrsordnung endlich zugelassen wer-
 178 den. Außerdem soll den Kommunen erlaubt werden, über Tempo 30 im Straßennetz
 179 alleine zu bestimmen. Dies macht die Straßen sicherer, leiser und lichtet den Schil-
 180 derwald. Auf den Hauptverkehrsstraßen kann weiterhin Tempo 50 gelten.
- 181 • **Für eine Investitionsoffensive zum Erhalt der Netze.** Der Bund ist gefor-
 182 dert, hier dem Beispiel Nordrhein-Westfalens zu folgen. Die Sanierung der Straßen-
 183 brücken muss Priorität haben – auch bei der Bereitstellung der Finanzmittel. Die

184 Bundesmittel für den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV müssen künftig auch
185 Ersatzinvestitionen erlauben. Um eine ehrlichere Straßenverkehrsplanungspolitik zu
186 ermöglichen, muss der Landesstraßenbedarfsplan von den Uralt-Planungen oh-
187 ne jede Realisierungschance in den nächsten 20 Jahren entstaubt werden.

- 188 • **Für einen ganzheitlichen Bundesmobilitätsplan** mit integrierter Infrastruk-
189 turplanung für eine effiziente klimaschonende Mobilität, die Folgewirkungen im Blick
190 hat, ohne teure Prestige- und Parallelprojekte auskommt und die Bürgerinnen und
191 Bürger ernsthaft beteiligt. Der RRX, die Betuwe-Linie, die Knoten Köln und Dort-
192 mund, der Ausbau der Bahnstrecke Münster-Lünen, die Ruhrtalbahn sowie der S 13
193 sind dabei seit langem bekannte und erforderliche Maßnahmen für die Verkehrswen-
194 de. Für diese Projekte müssen der Bund, beziehungsweise die Deutsche Bahn AG,
195 endlich die Finanzierungszusagen geben. Dazu gehört auch, dass unter Beachtung
196 des Naturschutzes die Verkehrsverlagerungspotenziale einer umweltfreundlicheren
197 Binnenschifffahrt genutzt werden.
- 198 • **Für eine angemessene Nutzerfinanzierung der Straßen.** LKWs tragen we-
199 sentlich zum Straßenverschleiß bei. Die LKW-Maut muss vom Bund auf 3,5-Tonner
200 und auf alle Straßen ausgeweitet werden. Die EU fordert eine angemessenen Kosten-
201 beteiligung auch hinsichtlich der externen Kosten. Eine PKW-Maut ist hier nicht
202 zielführend, da sie die Pendlerinnen und Pendler übergebührlich belasten würde.
203 Vielmehr brauchen die Bundesautobahnen mehr Anschlussstellen, so könnten zahl-
204 reiche Parallelstraßen vermieden werden.
- 205 • **Für eine Straßenplanung vom Straßenrand zur Straßenmitte** mit mehr
206 Platz für Fußgänger und Radfahrerinnen. Hier braucht es vom Bund Planungssicher-
207 heit für die Entflechtungsgesetzmittel über das Jahr 2019 hinaus und Finanzmittel,
208 die den Kommunen auch eine nahmobilitätsgerechte Umgestaltung des Straßen-
209 raums ermöglichen. Vom Land brauchen wir eine entsprechende Förderrichtlinie.
210 Der Nationale Radverkehrsplan 2020 muss ein ambitionierter und finanzkräftiger
211 Aktionsplan zur Radverkehrsförderung - beispielsweise durch den Bau von Rad-
212 schnellwegen – werden.
- 213 • **Für klimaschonende Neuwagen** die im Jahr 2020 einen CO₂-Grenzwert von 80
214 g/km (3-Liter-Auto), und ab dem Jahr 2025 einen Folgegrenzwert von 60 g/km
215 (2-Liter-Auto) einhalten.
- 216 • **Für eine Lärmschutzoffensive und eine geschützte Nachtruhe.** Die Finanz-
217 mittel des Bundes für einen verbesserten Lärmschutz an Straßen und Schienenwe-
218 gen, zur aktiven Beseitigung von Lärmquellen und für passiven Lärmschutz, muss
219 mindestens verdoppelt werden. Den Aktionsplan Lärmschutz an Autobahnen wol-
220 len wir engagiert umgesetzt sehen. Flughäfen müssen wirtschaftlich betrieben wer-
221 den, Subventionen sind hier nicht zu verantworten. Der Bund muss sich für eine
222 europaweite Luftverkehrssteuer und die Einbindung des Flugverkehrs in den CO₂-
223 Emissionshandel einsetzen sowie den Ländern das Recht geben, Nachtflugregelungen
224 zu erlassen. Für NRW fordern wir eine generelle Nachtruhe von 22 – 6 Uhr.
- 225 • **Für eine umfassende Verkehrssicherheitspolitik.** Dazu gehört im wesentli-
226 chen Tempo 120 auf den Bundesautobahnen. Das bedeutet erwiesenermaßen: 30 %
227 weniger Verkehrstote, 9 % weniger CO₂-Emissionen und hörbar weniger Lärm.

- ²²⁸ Deshalb grüne Welle für die Verkehrswende bei der kommenden Bundestagswahl und
²²⁹ Kommunal- und Europawahl.

AntragstellerInnen

Landesvorstand