

Volt

Zukunft.Made in Europe

WAHLPROGRAMM

KOMMUNALWAHL 2020

Essen / Ruhrparlament

Inhaltsverzeichnis

Ruhrpott mitten in Europa.....	5
Essen und Metropole Ruhr als Teil Europas.....	7
Stärkung europaweiter kommunaler Zusammenarbeit.....	7
Effizientere EU weite kommunale Zusammenarbeit in Städtegruppen..	7
Ausbau von Städtepartnerschaften.....	7
Aktive Teilhabe an europäischen Netzwerken.....	8
Hervorhebung des Potenzials von EUROCITIES.....	8
RGRE als Plattform für die Stimme Essens in Europa.....	8
Bürgermeisterkonferenz Klima und Energie.....	8
Anregung der europäischen Idee durch Events und Förderpreise.....	8
Ein Silicon Valley Europas.....	10
Schaffung eines zusammenhängenden Wirtschaftsraums im Ruhrgebiet.	10
Zusammenarbeit bei administrativen Aufgaben.....	10
Steuerangleichung.....	11
Überschuldung.....	12
Innovationsorientierte Wirtschaftsförderung.....	12
Stärken stärken.....	12
Grüne Wirtschaftscluster.....	13
Einrichtung von Innovationszentren.....	13
Bürokratie verringern.....	14
Digitalisierung des Ruhrpotts.....	14
Nutzung von Skaleneffekten.....	14
Die ruhr.app.....	14
Public Money – Public Code.....	15
Digitale Stadt.....	15
Smarte Verwaltung.....	16
Bürger*innenbudget.....	16

Verkehrskonzept Ruhr	18
Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.....	18
Verbesserte Einkaufsatmosphäre durch Parkleitsysteme.....	18
Entlastung schmaler Seitenstraßen durch Anwohnerparkhäuser.....	19
Stärkung des Radverkehrs.....	19
Ausbau der Radinfrastruktur.....	19
Gleichstellung von Fahrrad und Auto.....	19
Mehr Sicherheit im Radverkehr.....	20
Shared Mobility – Wir möchten mehr teilen.....	20
Einfordern der Mobility Data Specification.....	20
Carsharing für alle attraktiv machen.....	21
Ausbau des Angebots für Leihfahrräder.....	21
Moderne Verkehrskonzepte für besseren Verkehr.....	22
Harmonisierung und bauliche Trennung.....	22
Digitale Ampeln für einen fließenderen Verkehr.....	22
Moderner ÖPNV als Rückgrat für die autoarme Stadt.....	22
ÖPNV über Stadtgrenzen hinweg.....	22
Senkung der Fahrpreise und stärkere finanzielle Förderung.....	23
Einfacheres Preissystem.....	23
Steigerung der Attraktivität des ÖPNVs für Pendler und Firmen.....	23
Reduktion des gewerblichen Verkehrs in Innenstädten.....	24
Gleichstellung von Fußgänger*innen.....	24
Masterplan sichere Schulwege.....	25
Besser leben im Ruhrgebiet	26
Abfallsauganlagen.....	26
Raumplanung für das Klima.....	26
Dach- und Fassadenbegrünung.....	26
Wildblumen statt Brachland.....	27
Landwirtschaft im urbanen Umfeld.....	27
Wohnen darf kein Luxus sein.....	28

Mehrwert von Wohneigentum erkennen.....	28
Mietkaufprojekte als Zugang zu Wohneigentum.....	28
Soziales Wohnen.....	29
Ausbau öffentl. Sanitäranlagen, Trinkwasserbrunnen und Mülleimern.....	30
Unsere Zukunft sind die Kinder.....	32
Kinderfreundliches Ruhrgebiet.....	32
Stärkung des Kindeswohls.....	32
Förderung der Kinder- und Jugendrechte.....	32
Masterplan für Schulsanierung/ Bedarfsgerechte Schule.....	33
Zentrale Datensammlung von Mängeln an Schulen.....	33
Gemeinsame Planung von Sanierungen und Neubauten.....	33
Kooperation mit freischaffenden Künstlern.....	33
(Teil-)umwidmung von Schulen.....	34
Gegen Rassismus und Diskriminierung.....	35
Kampf gegen Rechtspopulismus, Rassismus und Artverwandter.....	35
Förderung von Aussteigerprogrammen finanziell stärken.....	35
Förderung von Aufklärung an Schulen stärken.....	35
Weiterer Ausbau der Bürger*innendialoge.....	36
Mehr Chancengleichheit und Vielfalt für LGBTQ+.....	36

Ruhrpott mitten in Europa

Volt führt die Debatte über die Zukunft Europas an. Hinter Volt steckt der Pioniergeist, über das hinaus zu denken, was es bisher an Lösungen, Wahlmöglichkeiten und politischer Mitwirkung gibt. Wir sind eine paneuropäische Bewegung und Partei, bestens vernetzt durch ein gesamteuropäisches Grundsatzprogramm. Dadurch sind wir in der Lage, von den besten Lösungsansätzen aus ganz Europa für die Kommunal- und Landesebene zu lernen und sie zu adaptieren. In den letzten Jahren haben wir in internationalen Teams Ideen gesammelt, Best-Practices¹ diskutiert und konkrete Vorschläge für ganz Europa erarbeitet. Und weil die europäische Idee in den Kommunen anfängt, machen wir im Ruhrgebiet nun den nächsten Schritt. Egal ob Essen, Dortmund oder Castrop-Rauxel – unser Pott soll ein weltweites Vorbild für innovative kommunale und regionale Politik werden, das über Stadt- und Parteigrenzen hinaus Herausforderungen pragmatisch angeht.

Das Ruhrparlament bietet uns genau die Strukturen, die wir brauchen, um diesen Schritt zu gehen. Das Ruhrparlament ist die Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr (RVR) und wird dieses Jahr erstmals direkt gewählt. Schon seit 100 Jahren vertritt der RVR als deutschlandweit einzigartiger Zusammenschluss aus 53 Städten die Bürger*innen des Ruhrgebiets. Doch das Potential des Ruhrparlaments wird noch nicht optimal genutzt. Politische Eigeninteressen haben aus den Partnerstädten des Ruhrgebiets Konkurrenten werden lassen.

Doch so wie Zeche und Halde gehören auch die Kommunen des Ruhrgebiets untrennbar zusammen. Unser Pott zeigt sich in seiner Geschichte als einzigartiges Beispiel für überkommunalen Zusammenhalt und Gemeinschaft. Über fünf Millionen Menschen unterschiedlichster Kulturen und Herkunft, verbunden durch eine gemeinsame Vergangenheit, geprägt vom andauernden Strukturwandel und einschneidenden Maßnahmen, bilden im Herzen Europas eine Einheit. Nirgendwo sonst sind die Übergänge zwischen Städten so fließend und homogen, nirgendwo sonst entsteht eine solche Atmosphäre der Verbundenheit. Zusammen bilden wir eine starke Region voller Ideen, Chancen und Möglichkeiten.

Aber warum sind viele Städte des Ruhrgebiets hoffnungslos überschuldet? Warum ist auf der A40 immer Stau? Warum endet der ÖPNV konsequent an der Stadtgrenze? Und warum ist er trotz der dichten Besiedlung und der kurzen Wege einer der teuersten in ganz Deutschland?²

So simpel diese Fragen auch erscheinen mögen, sind die Antworten vielschichtig und komplex. Und so sicher es ist, dass wir diese Fragen schnell beantworten müssen, so sicher ist es auch, dass keine Stadt des Ruhrgebiets das alleine schaffen kann. Egal ob Wirtschaft, Kunst oder Wissenschaft – der Schlüssel zum Erfolg ist längst die Kooperation geworden. Nun muss die Politik folgen.

Unser Ziel ist es, kontraproduktive Eigeninteressen und engstirnige Denkansätze endgültig hinter uns lassen, um die Zukunft des Ruhrgebiets gemeinsam zu gestalten. Deshalb wollen wir eine völlig neue Art der regionalen Verwaltung entdecken, ein Modell erproben, das es so noch nie gegeben

hat: Der Idee des "Europas der Regionen" wird im Pott neues Leben eingehaucht. Das Ruhrgebiet soll Stadtgrenzen überwinden und so zum Sinnbild der europäischen Idee auf kommunaler Ebene werden. Durch sinnvolle Bündelung von Kompetenzen, Vernetzung von Ideen und Konzentration von Ressourcen schaffen wir enorme Potentiale, die das Ruhrgebiet zu einem "Silicon-Valley" Europas werden lassen können. Ein von Innovationskraft und Progressivität pulsierender, vor Optimismus und Energie sprühender Zusammenschluss von Kommunen, getrieben von einer nie dagewesenen Kooperation, basierend auf einem Fundament von Vertrauen, Solidarität und Zusammenhalt – das ist unsere Vision für die Ruhrmetropole.

Als paneuropäische Bewegung und Partei liegt uns die Zusammenarbeit in der DNA. Unsere pragmatische Denkweise fernab von Ideologien ermöglicht es uns, den Wandel von ausgedienter Kirchturmpolitik zu zukunftsweisender „Wir-Politik“ im Ruhrgebiet anzustoßen und voranzutreiben.

Große Ideen werden Realität, wenn die richtigen Menschen zur richtigen Zeit zusammenkommen. Wir finden: die richtige Zeit ist jetzt. Wer die richtigen Menschen sind, entscheidet das Ruhrgebiet.

Essen und Metropole Ruhr als Teil Europas

Um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, muss sich vieles verändern. Jedes Zahnrad in der Gesellschaft muss hier einen Beitrag leisten. Echte Veränderung geschieht jedoch erst in den Köpfen der Menschen.

Das Leben von Menschen spielt sich in den Kommunen ab. Hier wird die europäische Kultur greifbar. Städte und Regionen prägen daher die Seele Europas und sind für diese unmittelbar verantwortlich. Diese Verantwortung fällt in alle Ressorts einer Stadt. Jedes Einzelne ist ein Teil der kulturellen Substanz und formt die Gesellschaft Europas. Wirtschaft, Mobilität, Innovation, Integration, Umweltschutz: Alles baut auf der Kultur auf. Daher muss jede Kommune das Beste tun, um einen gesellschaftlichen Diskurs anzuregen und so Fortschritt möglich zu machen.

Stärkung europaweiter kommunaler Zusammenarbeit

Effizientere EU weite kommunale Zusammenarbeit in Städtegruppen

Volt versteht Städte als aktive Mitglieder der europäischen Gemeinschaft. Wir wollen daher bestehende Städtepartnerschaften als Basis für Lösungen gemeinsamer Herausforderungen nutzen. Volt begrüßt die aktive Mitgliedschaft in verschiedenen europäischen Netzwerken. Als vollwertiges Mitglied von EUROCITIES, RGRE (Rat der Gemeinden und Regionen Europas) und

EUREGIO hat Essen zahlreiche Möglichkeiten, sich auf europäischer Ebene einzubringen. Volt fordert den Ausbau und die Intensivierung der Zusammenarbeit in diesen Netzwerken für alle Kommunen des Ruhrgebiets, da diese eine optimale Möglichkeit für den Austausch von Best-Practices zu kommunalen Herausforderungen darstellen.

Ausbau von Städtepartnerschaften zu einem effektiven Bestandteil kommunaler Politik

Die bestehenden Partnerschaften sollen genutzt werden um lokalpolitische Herausforderungen effektiv und effizient zu lösen und durch Vernetzung Synergien zu erzielen. Dazu sollen interkommunale Themennetzwerke sowie ein Mentoring System zwischen Strukturstärkeren und Strukturschwächeren Kommunen etabliert werden.

Bisher werden die europäischen Partnerstädte mehrheitlich für freundschaftliche Beziehungen im Rahmen von gegenseitigen Schüler*innenaustauschen oder privaten Besuchen durch Partnerschaftsvereine genutzt. Wir setzen uns dafür ein, dass unsere Städtepartnerschaften intensiver durch Stadträte und RVR gefördert und aktiv gestaltet werden sowie vermehrt kommunalpolitische Themen in die Kooperationen aufgenommen werden, um so das wahre Potential das in diesen Partnerschaft liegt, zu entfalten.

Gegenseitiges lebenslanges Lernen, ein Austausch von Konzepten und Best-Practices kann der Region helfen und zugleich die Bürger-zu-Bürger Vernetzung innerhalb Europas und darüber hinaus fördern.

Aktive Teilhabe an europäischen Netzwerken

Hervorhebung des Potenzials von EUROCITIES

Essen ist erst seit 2013 Partner im Städteverbund EUROCITIES³ mit über 141 Großstädten in Europa. Die Idee, voneinander zu lernen und in Arbeitskreisen diverse lokale, nationale und europaweite Fragestellungen für und aus der eigenen Stadt voranzutreiben, möchte Volt stärker betonen und auch anderen Regionen als Best-Practice vorschlagen. Die Fachbereiche der Stadt Essen wirken bereits in zahlreichen thematischen Arbeitskreisen mit, doch mit bislang überschaubaren Ergebnissen. Hier fordert Volt die Offenlegung von Best-Practices und Ergebnissen als Input für Bürger*innen, Unternehmen und Politik.

RGRE als Plattform für die Stimme Essens in Europa

Essen ist seit dem 20.05.2010 Teil des Rates der Gemeinden und Regionen (RGRE). Hier sind 57 Kommunalverbände aus 41 europäischen Ländern vertreten, um europäische Themen voran zu bringen und den Austausch zu institutionalisieren. Ziel von Volt ist es, die öffentliche Aufmerksamkeit für diesen Verband zu steigern, da europäische Beschlüsse weitreichende Bedeutung für die kommunale Ebene haben (mehr als 70% aller europäischen Regelungen haben kommunale Auswirkung).⁴

Im ersten Schritt können über gleiche Interessen und Ausgangslagen mittels der/des Europabeauftragten neue Projektpartnerschaften für die Förderung gemeinsamer Ideen gefunden werden. Weiterhin gibt es Veranstaltungsformate, Foren und Projektstage zu diversen europäischen Themen sowie Mög-

lichkeiten für Europapolitiker*innen aber auch für engagierte Bürger*innen. Eine breitere und regelmäßige Partizipation soll für eine volle Nutzung der Potenziale sorgen. Der europäische Gedanke kann mittels bestehender Formate, wie der europäischen Kommunalzeitschrift „EUROPA kommunal“, veröffentlicht und verbreitet werden. Zudem können Interessierte, z.B. Lernende oder Arbeitnehmer*innen innerhalb von RGRE, von der Teilnahme an Austauschprogrammen und Förderformen profitieren.

Bürgermeisterkonferenz Klima und Energie

Das Covenant of Mayors (Bürgermeisterkonferenz) ist eine europäische Bewegung, an der zahlreiche lokale und regionale Autoritäten teilnehmen. Sie verpflichten sich auf freiwilliger Basis, die Energieeffizienz und den Gebrauch erneuerbarer Energiequellen zu fördern sowie die EU-Ziele zu erreichen bzw. zu übertreffen. Volt setzt sich dafür ein, die gesetzten Ziele wieder aktiv anzugehen und ein Vorreiter auf europäischer Ebene zu sein.

Anregung der europäischen Idee durch Events und Förderpreise

Die Bürger*innen der Region profitieren von der EU. Zum Beispiel fließen jährlich 35,4 Mio. € Fördergelder von Brüssel nur nach Essen. Neben finanziellen Mitteln zeigen EU-Projekte, Preise und Auszeichnungen, wie z.B. das Projekt "Grüne Hauptstadt Europas 2017" die europäische Integration.⁵ Diese Möglichkeiten und Chancen gilt es für die Bürger*innen stärker herauszustellen und nutzbar zu gestalten. Volt unterstützt die Teilnahme von Bürger*innen an verschiedenen Formaten wie dem Programm „Europe for Citizens“ (EFC). Das EFC der EU fördert z.B. Projekte im Zusammenhang mit der Vermittlung der europäischen Idee von Vielfaltigkeit, Freiheit und

Solidarität. Volt fordert eine verbesserte Informationsbereitstellung sowie Zugänglichkeit für diese und ähnliche Initiativen, die europäisches Budget für das Ruhrgebiet bereitstellen. Derartige Initiativen bringen die EU-Bürger*innen näher zusammen und unterstützen so die Entstehung einer europäischen Identität.

Durch Aktionen wie den Europatag können zudem bestehende Freundschaften gepflegt und ausgebaut werden. Der Europatag ist ein wichtiges Instrument, um Bürger*innen zu verbinden und die europäische Idee zu vermitteln und zu verankern. Wir fordern daher einen jährlichen Europatag in allen Städten des Ruhrgebiets, der als Plattform für europäischen Austausch fungiert sowie die intensive Zusammenarbeit der Partnerstädte offenlegt und würdigt.

Ein Silicon Valley Europas

Nutzung von Skaleneffekten bei gemeinsamen Aufgaben,
Steuerharmonisierung, gezielte Wirtschaftsförderung und
Digitalisierung

Das Ruhrgebiet hat das Zeug, ein "Silicon Valley" Europas zu werden. Fünf Millionen Menschen, dutzende Universitäten und Hochschulen sowie eine starke bestehende Industrie machen das Ruhrgebiet schon heute zu einem hervorragenden Wirtschaftsstandort. Wir wollen die Zukunft des Ruhrgebiets so gestalten, dass die ganze Region von ihr profitieren kann.

Um wettbewerbsfähig zu bleiben, muss sich auch das Ruhrgebiet an die kommenden globalen Herausforderungen anpassen – und das kann es nur gemeinsam tun. Daher muss die interkommunale Zusammenarbeit im Ruhrgebiet verstärkt werden. Kommunale Verwaltungen sollen immer so arbeiten, wie es für die Gesamtheit des Ruhrgebiets optimal ist. Die Steuerhebesätze im Ruhrgebiet sollen auf ein gemeinsames Niveau harmonisiert werden.

Die Zukunft des Ruhrgebiets muss nachhaltig sein. Aufbauend auf den Stärken des Ruhrgebiets wollen wir die Entwicklung von grünen Wirtschaftnetzwerken gezielt fördern. In diesen sogenannten "Clustern" werden Gründer*innen, Unternehmen und Geldgeber aufeinander treffen, Ideen austauschen und kooperieren, um Innovationen voranzutreiben. Die Verwaltung soll in diesen Netzwerken zum aktiven Partner der regionalen Wirtschaft

werden, indem sie Kontakte vermittelt und gezielt mögliche Partnerschaften erarbeitet.

Die Startup-Szene im Ruhrgebiet soll zum Lifestyle werden. Daher sollen im ganzen Ruhrgebiet kostengünstige Büroflächen für junge Unternehmen zur Verfügung gestellt werden. Außerdem sollen Startups von einer zentralen Anlaufstelle beim RVR/Business Metropole Ruhr (BMR) unterstützt werden, um den Bürokratieaufwand zu verringern.

Die letzte Komponente für die Transformation des Reviers ist die konsequente Digitalisierung von Stadt und Verwaltung. Dazu gehört sowohl der Ausbau des digitalen Angebots der Behörden als auch eine deutliche Verbesserung der digitalen Infrastruktur. Für Bürger*innen soll es keinen Unterschied mehr machen, in welcher Stadt im Ruhrgebiet sie sich gerade befinden. Verwaltungsdienstleistungen sollen über eine Ruhr-ID in jeder Kommune zugänglich sein. Um Kosten zu senken und unnötige Redundanzen zu vermeiden, setzen wir auch hier auf suprakommunale Koordination über den RVR.

Schaffung eines zusammenhängenden Wirtschaftsraums im Ruhrgebiet

Zusammenarbeit bei administrativen Aufgaben

Die Städte im RVR arbeiten bereits bei vielen Projekten zusammen. Das unterstützen wir, sind jedoch überzeugt, dass das Potential des RVR noch nicht vollständig ausgeschöpft wird. Besonders im „Tagesgeschäft“ der kommunalen Verwaltungen lassen sich Kompetenzen und Ressourcen bün-

deln, um so für die Bürger*innen einen besseren, schnelleren Service zu erreichen. Eine effizientere Ausgestaltung administrativer Verwaltungsaufgaben führt dazu, dass personelle Ressourcen freigesetzt werden und dafür besser an anderen Stellen eingesetzt werden können (z.B. Organisierung Green Cluster, Beantragung von Fördermitteln, Beratung, Projektplanung, soziale Initiativen usw.). Das Land NRW unterstützt Projekte, die kommunale Zusammenarbeit vorantreiben, je nach Art des Projektes mit Fördergeldern von bis zu 300.000€. ⁶ Die kommunale Zusammenarbeit muss außerdem nicht auf das Ruhrgebiet beschränkt bleiben. Wir haben uns fest vorgenommen, Kommunen und Regionen in ganz Europa zu vernetzen. Als Best-Practice für die erfolgreiche Nutzung des Förderprogramms ist zum Beispiel Aachen zu nennen. Hier wurde in Kooperation mit Städten und Kreisen im Raum Aachen ein gemeinsames Personalmanagement für Stellen in der Verwaltung aufgebaut. Von solchen Erfolgsprojekten können und wollen wir lernen. Kommunale Aufgaben, bei denen sich eine engere Kooperation zwischen den Ruhr-Kommunen lohnt, sind zum Beispiel:

1. Kämmerei
2. Mittelbeantragung
3. Postbearbeitung
4. Rechtliche Beratung/Rentenberatung,
5. Telefon/Bürgerservice
6. Personalplanung
7. Standesamt
8. Verkehrsamt
9. Neues geplantes Dezernat für Start-Up/Gründerunterstützung

10. Beantragung von Fördergeldern (auch für Start-Ups als Dienstleistung)

Steuerangleichung

Die Gewerbesteuerhebesätze liegen derzeit im Bereich von 411% (Kreis Wesel) bis 525% (Mülheim a.d. Ruhr).⁷ Diese Differenzen führen zu einem Steuerwettbewerb, der den Kommunen des Ruhrgebiets im Kollektiv nicht förderlich. Unser Pott kann nur gemeinsam zukunftsfähig bleiben. Die Höhe der Steuerhebesätze soll daher angeglichen und somit im ganzen Revier einheitlich gestaltet werden. Angestrebt werden soll ein Hebesatz der mindestens so hoch ist, dass jede Kommune in der Lage ist, ihre Ziele der Haushaltskonsolidierung zu erfüllen. Bei der Harmonisierung der Steuersätze werden demnach in einigen Kommunen Überschüsse anfallen. Diese sollen in die Eigenmittelausstattung des RVR fließen, um Investitionsprojekte im ganzen Ruhrgebiet zu starten. Das Ruhrparlament soll entscheiden, wie die Überschüsse am sinnvollsten im Sinne des Gemeinwohls der Ruhrmetropole genutzt werden können. Hier ist Solidarität gefragt, damit wir unsere Region als Einheit, und nicht nur einzelne Städte voranbringen können. Ob die Steuersätze insgesamt höher ausfallen, ist für Unternehmen zwar wichtig, aber meist nicht der entscheidende Faktor⁸. Die Höhe der Gewerbesteuerhebesätze liegt für Unternehmen bei der Standortwahl erst an siebter Stelle der maßgebenden Einflussfaktoren. Viel wichtiger ist zum Beispiel die Qualität des Fachkräfteangebots. Eine starke und innovative Region zieht Unternehmen also stärker an als günstige Kommunen. Daher ist es sinnvoller, ein gesundes Maß an Steuerüberschüssen zu generieren und diese gezielt in Bildungsangebote, Start-Ups und Innovationszentren zu investieren. Auf-

grund der drohenden Corona-Rezession sollten die Überschüsse vorzugsweise für Projekte genutzt werden, die einen nachhaltigen und positiven gesellschaftlichen Nutzen versprechen und lokalen Unternehmen einbeziehen. Die Angleichung soll zügig ab 2021 in einem koordinierten Schritt erfolgen.

Überschuldung

Viele Städte des Ruhrgebiets befinden sich im Zustand der Überschuldung. Haushalte müssen, demnach ausgeglichen und konsolidiert werden, Neuverschuldung vermieden und Altschulden abgebaut werden. Die hohen zu erwartenden Steuerausfälle aufgrund der Corona-Krise machen es schlicht unmöglich, weiterhin Schulden abzubauen. Stattdessen muss gerade jetzt so viel wie möglich in Bildung, Infrastruktur und Nachhaltigkeit investiert werden, um langfristig eine positive Entwicklung sicherzustellen. Sobald sich die wirtschaftliche Lage entspannt hat, können Altschulden in angemessenen Maßstäben weiter abgebaut werden.

Innovationsorientierte Wirtschaftsförderung

Stärken stärken

Die Metropole Ruhr ist bekannt für ihren Mix aus traditionellen Industrie-sektoren. Diese Sektoren umfassen die untertägige Steinkohleförderung, die Stahlerzeugung, Chemie und Energieerzeugung. Flankiert sind diese Sektoren durch die Kalksteingewinnung im Bergischen Land und in Richtung Westfalen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass diese Industrien sehr CO₂-lastig sind.⁹ Um konkurrenzfähig zu bleiben, werden sie sich einem weiteren Strukturwandel unterziehen müssen. Im Bereich des Klimaschutzes

sind in der Zukunft ohnehin weitere und strengere Auflagen zu erwarten, an die sich die örtliche Industrie anpassen muss. Dies betrifft zum Beispiel die Gewinnung von Stahl mithilfe von Wasserstoff statt Koks, die Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen und die Umstellung der Zementherstellung auf klimaschonende Verfahren. Die Wirtschaftsförderung im Ruhrgebiet soll sich daran orientieren, die Stärken und Besonderheiten des Reviers so zu nutzen, dass Schwächen ausgeglichen werden können. Zur Unterstützung des notwendigen Transformationsprozesses der regionalen Industrie möchten wir die Entwicklung besonders grüner und zukunftsorientierter Produkte und Technologien vorantreiben. Vor allem sollen davon kleine Unternehmen und Start-ups profitieren, die innovative Konzepte zur Unterstützung des Transformationsprozesses verfolgen. Dazu können folgende Schwerpunkte gehören:

- Alternative Energieversorgungskonzepte in Erzeugung, Übertragung und Vermarktung
- Nutzung von Wasserstoff in der Industrie (Wasserstoff in der Stahlherstellung), aber auch in privaten Anwendungen (Verkehr, etc.)
- Untersuchung von Energiespeicherungsmöglichkeiten z.B. durch die Nutzung der untertägigen Grubenbaue und Wasserstoff
- Nutzung emissionsarmer Methoden in der Industrie

Grüne Wirtschaftscluster

Um das Revier zukunftsfähig zu machen, setzen wir auf sogenannte „Cluster“. Cluster sind regionale Netzwerke in denen sich eng zusammenarbeiten-

de Akteure lokaler Wirtschaftszweige treffen, austauschen und kooperieren. So werden Synergien geschaffen, Innovation gesteigert und Know-How geteilt. Zu einem Cluster können Unternehmen, Hochschulen, Universitäten, Start-Ups, aber auch Geldgeber und die regionale Politik gehören. Das Konzept soll aus den Kommunen und dem RVR heraus gemeinsam weiterentwickelt werden. Die BMR verfügt durch vergangene Projekte und gezielte Innovationsförderung sowohl über die Erfahrung als auch die nötigen Netzwerke, um potenzieller Träger/Unterstützer von verschiedenen Clustern zu sein. Die regionale Verwaltung des Ruhrgebiets soll die Rolle des Vermittlers zwischen den Stakeholdern einnehmen und somit gezielt Innovation und Fortschritt vorantreiben. Für uns ist selbstverständlich, dass der Fokus bei der Förderung von Clustern auf zukunftssträchtigen, sozialen und nachhaltigen Branchen und Geschäftsmodellen liegen muss. Förderungsmöglichkeiten der EU, des Bundes oder des Landes sollen durch die BMR geprüft werden.

Einrichtung von Innovationszentren

Um dem besonderen Fokus auf junge Unternehmen und Start-Ups gerecht zu werden, soll im ganzen Ruhrgebiet ein dezentrales Netz aus „Coworking-Spaces“ (von mehreren Unternehmen gemeinsam genutzte Arbeitsflächen) entstehen. Diese Coworking-Spaces sollen das Herzstück des Cluster-Konzepts werden. An diesen Orten werden Ideen aufeinander treffen und Partnerschaften entstehen, welche die Geschäftsmodelle der Zukunft hervorbringen. Die Gründerszene wird zum Lifestyle. Die Büroflächen sollen Unternehmensgründer*innen Arbeitsraum zum Selbstkostenpreis anmieten können. Diese Arbeitsplätze sollen mit Infrastruktur auf dem Stand der Technik ausgerüstet sein (5G-Internet; interner Cloudservice, Laborflächen, gemeinsame

IT-Sicherheitsinfrastruktur, etc.) Hochschulen und Universitäten spielen bei diesem Konzept eine zentrale Rolle. Auch Studenten sollen die Möglichkeit bekommen, die Infrastruktur zu nutzen, damit die innovativen und kreativen Köpfe des Ruhrgebiets ihr Potential voll ausnutzen können. Um dies zu gewährleisten, bekommt jede Hochschule ein Kontingent von Coworking-Spaces, welche sie über eine Stipendium an eigene Studenten vergeben können. Auch bestehende Unternehmen sollen an den Coworking-Spaces partizipieren können, wenn sie förderungswürdige Projekte in einer Start-up-Atmosphäre umsetzen wollen.

Neben der kostengünstigen Arbeitsinfrastruktur sollen möglichst viele andere Stakeholder am Standort vertreten sein. Dies bedeutet die Ansiedlung von juristischen und bürokratischen Dienstleistungen (Kanzleien und Steuerberatung), Kapitalgeber*innen und anderen institutionellen Stakeholdern. Unternehmen, die besonders von den positiven externen Effekten der Gründerzentren profitieren, sind angehalten, an der Finanzierung des Konzeptes zu partizipieren. Die Technologien, die durch die Cluster gefördert werden, sollen durch Förderung vertretbarer Modellprojekte von der kommunalen Seite flankiert werden. Das heißt beispielsweise, dass regulatorische Voraussetzungen geschaffen werden sollen, um die Innovationen auch im alltäglichen Gebrauch zu testen.

Bürokratie verringern

Bürokratie in der Verwaltung ist sinnvoll und lässt sich schwer vermeiden. Trotzdem muss es möglich sein, dass junge Unternehmen sich voll auf die Entwicklung ihres Geschäftsmodells konzentrieren können, statt Zeit mit

langen Verwaltungsprozessen zu verschwenden. Durch die Schaffung eines eigenen Dezernates in der BMR soll Startups Behördengänge bestmöglich abgenommen werden. Dazu gehören die Unterstützung bei der Bürokratie bei der Gründung eines Unternehmens sowie in den ersten Jahren des laufenden Betriebs, wie z.B. die Steuerbürokratie. Dieses Dezernat kann sich außerdem damit beschäftigen, die Start-ups bei der Akquirierung von Fördermitteln zu unterstützen. Es ist sinnvoll, an jedem Coworking-Space Ansprechpartner der lokalen Verwaltung vor Ort zu haben, die junge Gründer*innen mit ihrer Expertise unterstützen können. Die Verwaltung soll zum Partner der Gründerszene des Ruhrgebiets werden. Zur Vereinfachung der Bürokratie soll ebenfalls auf eine konsequente Digitalisierung hingearbeitet werden. Konkret bedeutet dies, digitale Behördengänge zu ermöglichen, um mit dem Dezernat zu kommunizieren oder Behördengänge prinzipiell einfacher zu gestalten.

Digitalisierung des Ruhrpotts

Nutzung von Skaleneffekten

Gerade im Bereich der Digitalisierung ist das Portfolio des RVR bislang noch eher dünn. Dabei ist die Ebene des Ruhrverbands aufgrund des Skalierungspotentials prädestiniert dafür, solche Projekte vermehrt zu übernehmen. Digitalisierungsprozesse sind hochkomplex und sehr kapitalintensiv. Nicht selten passiert es, dass Digitalisierungsprojekte nicht den gewünschten Erfolg bringen und scheitern. Daher ist es wichtig, jedes verfügbare Know-How bestmöglich zu nutzen und zu bündeln. Kommunale Alleingänge bei Digitalisierungsprojekten sind deshalb sowohl wirtschaftlich als auch

strategisch eine Verschwendung. Eine koordinierte Digitalisierungsstrategie bündelt Ressourcen und gestaltet Beschaffungsprozesse deutlich effizienter, vor allem wenn Hard- und Softwarekäufe gemeinsam abgewickelt werden. Auch die anschließende Implementierung einer Digitalisierungsstrategie lässt sich gemeinsam sinnvoller gestalten. So können bestimmte Teilbereiche von jeweils einer Stadt als Pilotprojekt umfassend digitalisiert werden. Dadurch entstehen Erfahrungswerte und Best-Practices, von denen alle anderen Städte profitieren können. Der Fokus ist nicht die Digitalisierung als Selbstzweck. Vielmehr ist unser Ziel, Verwaltungsprozesse möglichst effizient zu gestalten und das digitale Angebot der Stadtverwaltungen für die Bürger*innen auszuweiten. So schonen wir nicht nur die Zeit der Bürger*innen, sondern auch die der Beamt*innen in den Kommunen, die häufig chronisch unterbesetzt sind.

Die ruhr.app

Das digitale Zeitalter bietet uns Möglichkeiten, die wir im Ruhrgebiet bislang nicht voll ausnutzen. Wir wollen uns daher ein Vorbild am Hochsauerlandkreis nehmen, und eine App für das Ruhrgebiet aufbauen, die uns das Leben in unserer Region angenehmer und leichter macht. Was passiert bei mir in der Umgebung, wo kann ich meine Freizeit verbringen? Wie komme ich leicht von A nach B? Welche Möglichkeiten habe ich? Welche Radwege könnte ich nutzen? Wer von Dortmund nach Essen pendelt, nach Events oder Freizeitangeboten in Bochum sucht und einen Termin bei der eigenen Stadtverwaltung vereinbaren will, sollte dafür nur eine App brauchen. Die App soll außerdem helfen, alltägliche Probleme des Stadtlebens leichter be-

heben zu können: defekte Laternen, überfüllte Mülleimer und ähnliche Misstände sollen daher schnell und unkompliziert gemeldet werden können.

Public Money – Public Code

Es gibt einen Grund, warum der Quellcode der deutschen Corona-Warn-App für jeden frei einsehbar ist. Die hierdurch gegebene Transparenz schafft Vertrauen, da alle Menschen und Institutionen die Möglichkeit haben, die Funktionsweise der App zu überprüfen. Dieses Vertrauen ist wichtig, um viele Menschen dazu zu bewegen, sich die App tatsächlich herunterzuladen. Wir sind der Meinung, dieses Vertrauen sollten wir auch in unsere Behörden setzen können. Wir fordern daher für den öffentlichen Sektor im Ruhrgebiet die Kampagne „Public Money – Public Code“. Das bedeutet, dass Steuerfinanzierter Code und Software für alle sichtbar und bewertbar sein sollte, indem Open-Source-Software eingesetzt wird.

Hierdurch soll die Mitwirkung der Öffentlichkeit gefördert werden. Jeder könnte die Programme einsehen, mit denen etwa Verwaltungsbehörden arbeiten würden, und diese aktiv weiterentwickeln. Fachleute und Universitäten können durch freie Einsicht in den Quellcode gegen digitale Verwaltungswillkür vorgehen und während der Entwicklung bessere Lösungsvorschläge unterbreiten. Ein gutes Beispiel ist hier wieder die Corona-App wo so eine dezentrale anonyme Speicherung vorgeschlagen wurde. Durch die Verwendung von Open-Source-Software kann die Funktionalität absolut transparent gemacht und kontinuierlich verbessert werden, was Vertrauen in Programme und Behörden schafft.

Bisherige Erfahrungen zeigen außerdem, dass freie Software Steuergeld spart: In München konnte etwa durch eine Umstellung der Münchener Stadtverwaltung auf Linux 12 Mio € innerhalb von 8 Jahren eingespart werden.¹⁰

Wir fordern freie Software für freie Gesellschaften: Nur so kann sich unsere Zukunft nachhaltig und gerecht entwickeln!

Digitale Stadt

Die Stadt von morgen ist intelligent. Die Digitalisierung kann uns dabei helfen, unsere ganze Umgebung in der Stadt effizienter und sicherer zu gestalten. Intelligente Verkehrsleitsysteme sorgen für weniger Stau und verringern Emissionen, flächenübergreifendes WiFi verbindet die Bürger*innen mit der Welt, smarte Sensorik sorgt für weniger Unfälle. Davon sind wir in hier im Ruhrgebiet zwar noch weit entfernt, trotzdem müssen wir die ersten Schritte in Richtung Zukunft gehen – klar nach deutschem und europäischem Recht. Privatsphäre und Menschenrechte stehen vor dem technischen Fortschritt an erster Stelle. Außerdem kann die digitale Stadt nur einen Mehrwert bieten, wenn alle Bürger*innen in gleichem Maße von ihr profitieren können. Langfristig ist unser Ziel, das Ruhrgebiet flächendeckend mit einem robusten Netz von öffentlichen Hotspots, Glasfaser, 5G und Ladesäulen für E-Autos auszustatten. Das ist eine Mammutaufgabe, die keine Stadt des Ruhrgebiets, wahrscheinlich nicht einmal das Ruhrgebiet alleine stemmen kann. Daher setzen wir uns dafür ein, besonders innovative Modellprojekte voranzutreiben und Partnerschaften mit anderen Kommunen in ganz Europa zu knüpfen, um Fördermittel von Land, Bund und EU optimal zu nut-

zen. Besonderen Wert legen wir darauf, auch lokale Unternehmen in die Projekte zu integrieren. So schaffen wir Synergien und unterstützen lokale und zukunftssträchtige Branchen so, dass alle Bürger*innen davon profitieren können.

Smarte Verwaltung

Im Jahr 2007 wählten unsere europäischen Nachbarn in Estland weltweit zum ersten Mal ein Nationalparlament auf digitalem Weg. Auch Dänemark ist ein hervorragendes Beispiel für Innovation in der Verwaltung: Dort ist es möglich, an Schließfächern mittels Identifikation durch den Personalausweis neue Ausweisdokumente abzuholen. Alle Informationen wurden bereits vorher ausgetauscht – ganz digital. Das funktioniert kontaktlos, unkompliziert und krisensicher. Mit der Ruhr-App können alle Bürger einen eigenen Account erhalten, mit dem auf digitale Dienstleistungen der regionalen und kommunalen Behörden zugegriffen werden kann. Anstatt viele verschiedene Accounts anlegen zu müssen, ist es dann möglich sich überall mit dem Ruhr-Account anzumelden, so wie bereits heute mit externen Anbietern wie Google. Langfristig sollen Verwaltungsdienstleistungen für die Bürger*innen in jeder Stadt des Ruhrgebiets zugänglich sein. So werden auch bei der Verwaltung Personalressourcen eingespart, die dann dort unterstützen können, wo es bislang an Expertise fehlt: Jugendarbeit, Integration, Sozialhilfe, oder Innovationsförderung. Trotzdem müssen alle Verwaltungsbehörden für alle Menschen zugänglich bleiben. Deshalb wollen wir den nicht-digitalen Weg des Behördengangs keineswegs abschaffen, sondern nur dort Kapazitäten sparen, wo es möglich und sinnvoll ist. So können wir allen Menschen die individuelle Unterstützung geben, die sie benötigen. Auch hier bietet sich

eine städteübergreifende Koordination des Projektes an, um Know-How, Ressourcen und Fördermittel zu bündeln.

Bürger*innenbudget

Um die Demokratie im Ruhrgebiet partizipativ zu gestalten und die Akzeptanz des Ruhrparlaments als politische Instanz zu fördern, müssen die Ideen der Bürger*innen mit einbezogen werden. Daher soll für das Ruhrgebiet ein Bürger*innenbudget für Projekte eingerichtet werden, die den Zusammenhalt der Region fördern. Auch in den Kommunen unterstützen wir die Umsetzung dieser Idee. Bürger*innen sollen für kleine und spezifische Projekte, die sie anregen und umsetzen wollen, Mittel aus dem Bürger*innenhaushalt beantragen können. Dazu muss das Projekt durch entsprechende Bürger*innen oder Bürger*innengruppen autark ausgearbeitet werden. Das heißt, dass die Forderung ausformuliert, begründet und so beantragt werden muss. Außerdem muss zur Umsetzung des Vorhabens ein ungefähres Budget ermittelt werden.

Durch die Überschneidungen mit dem Verfahren des Bürger*innenbegehrens soll die maximale Höhe der mit dem Bürger*innenhaushalt zu finanzierenden Projekte auf kleinere, überschaubare Projekte begrenzt sein. Der Radentscheid in Essen wäre beispielsweise kein Projekt, das über das Bürger*innenbudget gefördert werden sollte, da er zu tiefgreifend und groß ist. Dazu ist das Bürger*innenbegehren der richtige Weg. Zur Umsetzung kleiner Forderungen, wie beispielsweise Fahrradboxen, soll das Budget jedoch sehr wohl beantragt werden können. Damit soll eine Abgrenzung zu den

größeren Bürger*innenbegehren geschaffen werden, die in einem Bürgerentscheid enden.

Abweichend zum Bürgerbegehren soll der Beschluss über die Bereitstellung der Mittel final vom Ruhrparlament getroffen werden. Nach Bewilligung des Antrages soll das Projekt durch eine geeignete Instanz unter Zuhilfenahme des Antragstellers das Projekt umsetzen. Übrig gebliebenes Geld im Haushalt soll spätestens im nächsten Jahr verwendet werden.

Verkehrskonzept Ruhr

Verkehr über Stadtgrenzen hinaus denken

Die Anzahl der PKW-Neuzulassungen im Ruhrgebiet steigt jedes Jahr, der Raum insbesondere in der Stadt jedoch nicht.¹¹ Daher sind wir gezwungen eine Grundsatzentscheidung zu treffen ob unsere Stadt ein Ort für Menschen oder für Autos sein soll. Volt steht hierbei eindeutig auf der Seite der Menschen. Um diesen jedoch auch ohne Abhängigkeit vom Auto die nötige Mobilität zu garantieren muss der ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr im gesamten Ruhrgebiet weiter ausgebaut werden.

Die Struktur der Städte bestimmt maßgeblich über das Verkehrsaufkommen. Je näher die Lebensbereiche jedes Einzelnen zusammenliegen, desto weniger Verkehr entsteht. Erfolgreiche Verkehrsplanung beginnt für uns mit Verkehrsvermeidung. Daher möchten wir die zukünftige Stadt- und Verkehrsplanung darauf ausrichten, Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitangebote für alle Bewohner*innen des Ruhrgebiets ohne lange Wege erreichbar zu machen.

Besonders der Verkehrsraum „Stadt“ muss allen Bürger*innen die Möglichkeit bieten, sich klimaneutral, schnell, sicher und kostengünstig fortzubewegen. Volt priorisiert deshalb in der Verkehrsplanung von Städten Fußwege, Radwege und ÖPNV vor dem Autoverkehr.

Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

Dass der motorisierte Individualverkehr in Städten reduziert werden muss, ist neben der Einstellung oder persönlichen Meinung ebenfalls schlicht eine Frage des Platzes. Viele Stadtgebiete, wie zum Beispiel Rüttenscheid, bieten einfach nicht den nötigen Raum um den anfallenden motorisierten Individualverkehr zu fassen. Daher fordert Volt angemessene und bequeme Alternativen zum Auto. Trotzdem bleibt das Auto ein wichtiger Bestandteil des Straßenverkehrs und muss dementsprechend berücksichtigt werden. Dem fließenden Verkehr ist hierbei Vorrang gegenüber dem ruhenden Verkehr einzuräumen.

Verbesserte Einkaufsatmosphäre durch Parkleitsysteme

Die Innenstadt und die städtischen Subzentren können den motorisierten Individualverkehr nicht im öffentlichen Raum aufnehmen. Der Versuch führt zu deutlich verstärktem Verkehr durch Parkplatz suchende und damit zu Stau, erhöhten Schadstoffemissionen und Lärmbelästigung. Damit alle, die auf das Auto angewiesen sind, ihr Ziel schneller erreichen, muss das Angebot von Parkhäusern verbessert und mit einem modernen Parkleitsystem koordiniert werden. Zusätzliche Parkhäuser sind außerhalb den stark frequentierten Gebieten zu planen und bequem durch andere Verkehrsmittel wie ÖPNV, Radverkehr oder Shuttle-Service an diese anzubinden. Der gewonnene Platz kann sowohl für Angebote wie Geschäftsfläche oder Cafés als auch für zusätzliche Begrünung genutzt werden. So wird eine verbesserte Einkaufsatmosphäre gewährleistet und die lokale Wirtschaft angekurbelt.

Dass der reduzierte Verkehr die lokale Wirtschaft ankurbeln kann, ist am Beispiel der „Superblocks“ in Barcelona zu sehen.

Entlastung schmaler Seitenstraßen durch Anwohnerparkhäuser

Die Parksituation in den städtischen Wohnvierteln ist meist sehr angespannt, da bei der Planung der Viertel im Schnitt deutlich weniger Autos auf eine Wohneinheit kamen. Bis die Verkehrswende dazu führt, dass die Anzahl der PKW, basierend auf attraktiven Optionen, wieder abnimmt, muss die Parksituation umgedacht werden. Besonders die schmalen Nebenstraßen müssen von parkenden Autos entlastet werden. Hierzu sollen in Pilotprojekten geförderte Anwohnerparkhäuser gebaut werden, in denen jeder Haushalt einen Stellplatz zu geringen Kosten mieten kann. Damit der Weg vom Auto zur Wohnung auch mit Lasten keine Hürde darstellt, sollen kostenlose Lastenrädern und Bollerwagen auf Leihbasis zur Verfügung stehen sowie Be- und Entladebuchten vorgesehen werden. Im Gegenzug werden Parkräume zurückgebaut und Parkvergehen konsequent geahndet. Auch solche, die derzeit oft aus Kulanz geduldet werden.

Alle Maßnahmen zur Umgestaltung der Parkplatzsituation in Ballungsgebieten sind mit den Maßnahmen zur Verbesserung der alternativen Mobilität zu verbinden, vor allem mit Konzepten wie Ladezonen für den kommerziellen wie privaten Lieferverkehr.

Stärkung des Radverkehrs

Ausbau der Radinfrastruktur

Der Radverkehr birgt das größte und mittelbarste Potential, die Mobilität in den Städten des Ruhrgebiets – und besonders in Essen – nachhaltig zu verbessern. Um dieses Potential freizusetzen, ist es zwingend erforderlich, Strukturen zu schaffen, die das Rad für alle Bürger*innen zu einer echten Alternative macht. An erster Stelle steht hier die strikte bauliche Trennung des Radwegenetzes vom Auto- und Fußverkehr. Wir unterstützen hierzu die Forderungen und Pläne des Bürgerbegehren Radentscheid Essen.

Im von der Stadt Essen erarbeiteten Handlungskonzept „Modal-Split 2035“ sind diese Forderungen ebenfalls beinhaltet und konkrete Maßnahmen definiert, wie ein sicherer und alltagstauglicher Radverkehr gewährleistet werden kann.

Volt fordert, diese Maßnahmen konsequent umzusetzen und bei allen Straßenbaumaßnahmen den Radverkehr angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Modelle fahrradfreundlicher Straßenführung aus den Niederlanden und Kopenhagen heranzuziehen.

Gleichstellung von Fahrrad und Auto

Im Rahmen einer Gleichstellung der Verkehrsteilnehmer*innen, wie sie auch im Essener „Modal-Split 2035“ angestrebt wird, soll in einem ersten Schritt die Raumverteilung beim ruhenden Verkehr, vor allem in den Innenstädten, angepasst werden. Volt fordert daher eine Radparkplatzquote für Parkhäu-

ser. Darüber hinaus sollen Eigentümer*innen von Immobilien, vor allem im gewerblichen Sektor, dazu angehalten werden, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder z.B. in Form von geförderten Fahrradparkhäuschen zur Verfügung zu stellen. So wird Pendler*innen die Nutzung von Fahrrädern erleichtert. Dazu passend soll der Radverkehr über attraktive Bike&Ride-Möglichkeiten an den Schienennahverkehr angeschlossen werden.

Desweiteren sind Radwege mit derselben Priorität zu warten wie Autostraßen. Dies betrifft sowohl den Räumdienst bei Laub und Schnee, wie auch die Entfernung regelwidrig abgestellter Fahrzeuge.

Volt fordert außerdem, auf den Hauptfahrradachsen Ampelschaltungen auf Radfahrgeschwindigkeiten abzustimmen.

Mehr Sicherheit im Radverkehr

Die effektivste Stärkung des Radverkehrs besteht in einer Verbesserung der Sicherheit von Radfahrer*innen. Ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung wurde mit der diesjährigen Anpassung der Straßenverkehrsordnung bereits vollzogen. Nun gilt es, diesen Weg weiter zu verfolgen und die neuen Regelungen durch Aufklärung und Ahndung umzusetzen. Darüber hinaus müssen vor allem Kreuzungen fahrradfreundlicher gestaltet werden. Hierzu gehören Kreuzungen vorgelagerte Haltelinien für Radfahrer*innen und Fahrradampeln mit entsprechendem Vorlaufgrün. Die bauliche Trennung von Radwegen vom Autoverkehr ist der wichtigste Faktor für die Sicherheit der Radfahrer*innen, denn am häufigsten kommen Radfahrer bei Unfällen mit PKW zu Schaden.¹² Den nur eine bauliche Regelung, die nicht aufgeweicht werden kann ist dann auch ein klares Bekenntnis zu einem gleichberechtig-

ten Radverkehr – im Gegensatz zu nicht kontrollierten Pseudo-Fahrradstraßen, auf denen Autos doch wieder die Hauptrolle spielen und Nutzung der Ökofahrstreifen zusammen mit Bussen und Elektrofahrzeugen. Lediglich als Vorstufe zu einer baulichen Trennung sind bestehende Radwege einheitlich rot einzufärben, um so die Aufmerksamkeit für andere Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Bei Baumaßnahmen sind auch Radfahrer*innen angemessen und durch eine eindeutige Ausschilderung umzuleiten. Die Sicherheit solcher Umleitungen ist durch verstärkte Kontrolle seitens der Stadt zu gewährleisten.

Die mangelnde Sicherheit ist allerdings nicht alleine Autofahrer*innen geschuldet. Ein nicht zu vernachlässigender Anteil der Unfälle ist auf ein Fehlverhalten der Fahrradfahrer*innen zurückzuführen. Hier gilt es durch Aufklärung aber auch konsequente Sanktionierung ein Bewusstsein zu schaffen, dass die Verkehrsregeln auch von Radfahrer*innen zu befolgen sind.

Shared Mobility – Wir möchten mehr teilen

Einfordern der Mobility Data Specification

Angebote zum Teilen von Verkehrsmitteln existieren bereits, das Älteste ist wahrscheinlich der ÖPNV, aber neuerdings kommen auch viele Anbieter mit Carsharing-, Bikesharing- oder eScooter-Lösungen auf den Markt. Die Rahmenbedingungen und Kontrollen für die Anbieter von neuen Mobilitätslösungen sind jedoch meist von Stadt zu Stadt unterschiedlich, was den Betrieb deutlich erschwert. Auch den Mitmenschen fallen die häufig im Weg stehenden eScooter, was die Akzeptanz für diese Angebote verschlechtert

und der Stadt zusätzlichen Aufwand kostet. Deshalb fordern wir eine Gleichbehandlung der Mobilitätsdienste und die Implementierung der Mobility Data Specification (MDS)¹³ durch alle Städte im Ruhrgebiet.

Die MDS ist ein technischer Standard zum elektronischen Austausch zwischen den Anbietern von Sharing-Angeboten und Kommunen. Dieser hat seinen Ursprung in Los Angeles, wo die Stadt sich an den im Weg stehenden eScooter störte.¹⁴ Dieser erlaubt es, die Positionen von Verkehrsmitteln an die Kommunen zu senden, sodass diese einen Überblick über die Verkehrslage bekommen und die Einhaltung der Regeln überprüfen können. Gleichzeitig können die Kommunen Sperrzonen einrichten, die den Anbietern dauerhaft oder begrenzt gesperrte Bereiche mitteilen und somit das Straßenbild deutlich verbessern. Bis heute hat sich die MDS als Best-Practice für den Austausch zwischen den Anbietern und Kommunen herausgestellt und wird auch vom Sachverständigenrat für Umweltfragen empfohlen.

Dieser Standard zeigt, dass die Digitalisierung der Verwaltung allen Beteiligten helfen kann, effizienter und flexibler zu werden. Deshalb fordern wir eine konsequente Umsetzung dieses Standards.

Carsharing für alle attraktiv machen

Carsharing gibt es schon eine ganze Weile und ist in zwei Formen anzutreffen: Stationäres Carsharing, bei dem Autos nur an Stationen abgeholt und abgestellt werden können und Free Floating, bei dem alle Autos frei herumgefahren und fast überall abgestellt werden können. Das Teilen von Autos macht besonders viel Sinn, da diese den Großteil des Tages nicht genutzt werden und somit Platz verbrauchen, den Menschen besser nutzen können.

Durch Carsharing werden die Autos wesentlich mehr bewegt und ersetzen je nach Carsharing-Modell ca. 8-20 Autos pro geteiltem Fahrzeug. Carsharing kann somit einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung von Autos im Stadtbild leisten.¹⁵

Wir fordern deshalb, dass Carsharing-Fahrzeuge generelle Vorteile bei der Nutzung von öffentlichen Stellplätzen bekommen. Um elektrifizierte Fahrzeugflotten zu ermöglichen, müssen auch die Lademöglichkeiten flächendeckend ausgebaut werden. Zuletzt möchten wir zusammen mit der Einhaltung der Mobility Data Specification und einer Zusammenarbeit zwischen allen Städten im Ruhrgebiet dafür sorgen, dass diese Carsharing Angebote nicht nur einzelne Innenstädte, sondern städteübergreifend einen Großteil des Ruhrgebiets abdecken.

Ausbau des Angebots für Leihfahrräder

Wie bereits im vorherigen Kapitel erläutert, ist das Fahrrad eines der wichtigsten Verkehrsmittel, die wieder Einzug in unsere Städte erhalten. Durch den Ausbau der Fahrradinfrastruktur wird viel flexiblere Mobilität möglich. Nicht jede Strecke ist jedoch mit dem Fahrrad allein zu bewältigen. Für mehr Flexibilität im Zusammenspiel mit dem ÖPNV sind Leihfahrräder eine sehr gute Option.

Wir setzen uns dafür ein, dass die Flotten an Fahrrädern ausgebaut und einfach sowie digital mit den ÖPNV-Angeboten verknüpft werden. Um flächendeckend ein dichtes Netz an Leihstationen aufzubauen, soll die Flotte von Metropolrad Ruhr künftig auch in äußeren Stadtteilen mit Stationen vertreten sein.

Moderne Verkehrskonzepte für besseren Verkehr

Harmonisierung und bauliche Trennung

Durch eine flexiblere Mobilität ergeben sich auch mehr Räume, in denen verschiedene Verkehrsmittel aufeinander treffen. Um diese Räume sicher zu gestalten, gibt es zwei Möglichkeiten: die Harmonisierung der Geschwindigkeiten oder eine bauliche Trennung. Die bauliche Trennung hat an vielen Stellen Vorteile, denn auf einer Autobahn muss man sich um Fußgänger keine Sorgen machen, auf abgetrennten Radwegen kann man sich ganz auf das Radfahren konzentrieren und auf Fußwegen ist man vor den schnelleren Verkehrsmitteln sicher. Es kann jedoch auch sinnvoll sein, eine Harmonisierung anzustreben. Hierbei wird sich immer nach den schwächsten Verkehrsteilnehmern gerichtet, sodass deren Schutz sichergestellt ist. Da diese schwächsten Verkehrsteilnehmer häufig Fußgänger und Fahrradfahrer sind, führt deren Schutz auch dazu, dass mehr Menschen auf diese Verkehrsmittel umsteigen. Deshalb fordern wir ein höheres Maß an Harmonisierung, vor allem in Innenstadtbereichen, sodass diese wieder mehr Lebensqualität für die Menschen bieten.

Digitale Ampeln für einen fließenderen Verkehr

Gerade das Ruhrgebiet ist von vielen Staus geprägt, nicht nur auf den Autobahnen, sondern auch in den Städten. Eine intelligente Steuerung des Verkehrs kann Staus und Wartezeiten drastisch reduzieren. Da gerade Ampeln häufig dafür sorgen, dass Staus entstehen, ist ein technischer Fortschritt hier besonders wichtig. Bereits 2009 haben Studien gezeigt, dass di-

gitalisierte Ampeln die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer verbessern können.¹⁶ Wir fordern eine Digitalisierungsoffensive im gesamten Straßenverkehr, die mit der Umrüstung auf intelligente Ampeln beginnt, um die Innenstädte zu entlasten und auch den Schadstoffausstoß zu verringern.

Moderner ÖPNV als Rückgrat für die autoarme Stadt

ÖPNV über Stadtgrenzen hinweg

Der ÖPNV soll Menschen und Orte verbinden, doch gerade die Politik im Ruhrgebiet wirkt hier eher spaltend. Nur der ÖPNV bietet Mobilität für jeden, da er auch von den schwächsten Mitgliedern unserer Gesellschaft genutzt werden kann. In einer so dicht besiedelten Region darf die Mobilität nicht an der Stadtgrenze enden. Volt fordert dieses zentrale Thema einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Verkehrspolitik auf Ebene des Ruhrverbands zu vereinheitlichen. Nur so können die Bürger*innen die Vielfalt und Einheit der Region unkompliziert und bequem nutzen.

Nur mit einem starken, gemeinsamen Verkehrsverbund sind gut geplante und eng getaktete Routen über die Stadtgrenzen hinweg möglich. Volt setzt sich für die Gründung und Förderung eines solchen Verkehrsverbundes bzw. für das Zusammenwachsen der Verkehrsverbände VRR und Westfalentarif ein. Denn durch ein gemeinsames ÖPNV-Netz können sich die Städte aus der gegenseitigen Abgrenzung und Konkurrenz lösen und stattdessen voneinander profitieren.

Mit dem gemeinsam erarbeiteten 11 Punkte-Plan und der Schaffung der Kooperation Metropole Ruhr (KMR) ist bereits ein wichtiger Grundstein

gelegt, um den ÖPNV gesamtheitlich für die Metropolregion Ruhr zu betrachten und zu organisieren. Die Kooperation der 12 kommunalen Unternehmen birgt jedoch das Risiko, dass Entscheidungen zu lange dauern und somit die Absichten im eh langfristigen Gebiet der Infrastruktur weiter verzögert werden sowie die Kooperation somit praktisch lähmen. Dies zeigt sich bereits wenige Monate nach der Veröffentlichung des Plans, da diese von verschiedenen Beteiligten sehr unterschiedlich kommentiert werden. Für eine verbesserte Effizienz und schnellere Umsetzung fordern wir die Gründung einer am RVR aufgehängten Verkehrsgesellschaft, an der alle Kommunen des Ruhrgebiets beteiligt sind und Ihre Verkehrsbetriebe einbringen.

Die Schaffung starker Synergien ist gerade für Volt, als paneuropäische Partei, ein zentrales Anliegen. Wie der europäische Städtebund durch die Öffnung der Grenzen und Erleichterung des Verkehrs wirtschaftlich gewonnen hat, kann auch das Ruhrgebiet durch eine gemeinsame Infrastruktur nur gewinnen.

Senkung der Fahrpreise und stärkere finanzielle Förderung

Aktuell kostet die Parkgebühr in der Innenstadt für vier Stunden etwa sechs Euro, während eine innerstädtische Fahrt mit dem ÖPNV für eine vierköpfige Familie hin und zurück ca. 20 Euro kostet. Dies ist angesichts der aktuellen Verkehrs- und Klimasituation ein nicht haltbares Ungleichgewicht. Volt fordert die Anpassung der Parkgebühren an die realen Kosten des Raums. Die dadurch eingenommenen Gelder sind für die Senkung der Fahrpreise im ÖPNV zu verwenden. Generell fordert Volt einen öffentlichen Zuschuss für die Verkehrsbetriebe, um einen günstigen Zugang zum ÖPNV für

alle Bürger*innen zu ermöglichen. Es ist abzusehen, dass die niedrigeren Preise langfristig zu einer besseren Auslastung führen und sich so auch wirtschaftlich wieder ein Gleichgewicht einstellt.

Einfacheres Preissystem

Aktuell werden vor allem Gelegenheitsnutzer durch das undurchsichtige Preissystem des ÖPNV abgeschreckt und generieren unnötigen Individualverkehr, der die Straßen für jene, die auf das Auto angewiesen sind, blockiert. Gerade in einem einheitlichen Verkehrsverbund kann das Preissystem radikal vereinfacht werden, damit Fahrten auch spontan angetreten werden können. Eine Option bietet hier das Wiener Modell mit dem 365€-Ticket an, das für umgerechnet einen Euro pro Tag dem Besitzer freie Fahrt im gesamten Betriebsgebiet ermöglicht.¹⁷ Ebenfalls denkbar ist ein einheitlicher und stabiler Festpreis pro Tag oder Fahrt. Wenn alle Bürger*innen wissen, dass sie jederzeit für beispielsweise zwei Euro in einen Bus oder eine Bahn steigen und jedes Ziel im gesamten Ruhrgebiet erreichen können, wird der ÖPNV zu einer einfachen und kalkulierbaren Art der Fortbewegung. Bis zur Einführung eines einfacheren Tarifsystems nach dem Wiener 365-Tage Ticket sieht Volt im Luftlinientarif, wie er bereits beim VRN in der Metropolregion Rhein-Neckar eingesetzt und mit dem NextTicket beim VRR bereits getestet wird, eine gute und für die Gelegenheitsnutzer*innen einfache Lösung.

Steigerung der Attraktivität des ÖPNVs für Pendler und Firmen

Gerade das Ruhrgebiet mit den zahlreichen Innenstädten hat viele wirtschaftlich genutzte Immobilien und Firmensitze in sehr eng bebauten Ge-

genden. Oft müssen Firmen abwägen ob sie Parkplätze für ihre Mitarbeiter oder für ihre Kunden zur Verfügung stellen. Mietkosten für Tiefgaragen und Parkplätze in den Innenstädten sind unerschwinglich und auch unwirtschaftlich. Daher muss ein zukunftsorientiertes Ruhrgebiet seiner Wirtschaft Strukturen bieten, durch die ihre Mitarbeiter auch ohne Auto ihren Arbeitsplatz bequem und zuverlässig erreichen können. Hierzu gehört neben einem gut getakteten ÖPNV-Netz auch die Förderung des Jobtickets, intelligente Anbindung des ÖPNVs an den regionalen Schienenverkehr und andere Verkehrsmittel, wie Park&Ride bzw. Bike&Ride, sowie Kooperationen mit Sharing-Diensten z.B. durch eine Kombination des Jobtickets mit freier Nutzung von Leihfahrrädern.

Darüber hinaus stellen Pendler im Bereich des ruhenden Verkehrs eine entscheidende Belastung dar, da sie ihr Fahrzeug für acht bis zehn Stunden in zentralen Stadtgebieten abstellen und dadurch Raum blockieren, der für den fließenden Verkehr, Grünanlagen oder Wohnraum genutzt werden könnte.

In städtischen Randgebieten liegende Wirtschaftsparks sind meist nur sehr unzureichend durch den ÖPNV angebunden, sodass die Arbeitnehmer zum Pendeln mit dem eigenen PKW animiert werden. Eine direktere Verbindung muss daher geschaffen werden, um den ÖPNV zu einer echten Alternative zu machen. Durch den hohen PKW-Pendelverkehr wird Stadtklima und die Umwelt stark belastet. Zum Beispiel durch versiegelte Parkflächen, die durch einen Arbeits- und Alltagsgerechten ÖPNV begrünt werden könnte und so Erholung der Mitarbeiter*innen und dadurch für bessere Arbeitsbedingungen sorgen würde.

Reduktion des gewerblichen Verkehrs in Innenstädten

Für die Verkehrs- und Emissionsentlastung der Innenstädte ist der gewerbliche Verkehr durch LKW und größere Transporter auf das Notwendige zu beschränken.

Hierzu sollen Gewerbetreibende durch ihre Kommune mit einer kostenfreien Mobilitätsberatung unterstützt werden.

Die Errichtung von Verteilzentren an den Rändern der Stadtkerne liesse es zu, dass die meisten Waren mit unmotorisierten Lastenrädern oder auch E-Kleinfahrzeugen zu ihrem Bestimmungsort geliefert werden können. Hier sind eine Vielzahl von Fördermaßnahmen (auch durch EU-Gelder) möglich.

Der Vorteil liegt auch im Interesse der Fahrer, die sonst nur selten einen geeigneten Abstellplatz für die Fahrzeuge finden. Auch auf die Verkehrssicherheit, besonders von Radfahrer*innen, wirkt sich ein reduzierter LKW-Verkehr in den Städten direkt positiv aus.

Gleichstellung von Fußgänger*innen

Der Fußverkehr ist die Grundform menschlicher Mobilität. Es ist daher sicherzustellen, dass er überall, wo er gestattet ist bzw. wird, auch gefahrlos möglich ist. Dazu gehören Gehwege mit einer Mindestbreite von 2,50m, die nicht mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen wie Radfahrer*innen oder parkenden Autos geteilt werden müssen. Volt fordert, dass alle Wege in der Stadt bequem zu Fuß zurückgelegt werden können – auch mit Kinderwagen, Gehhilfen jeder Art und trotz Sehbehinderung. Ampelschaltungen sind

fußgängerfreundlich zu gestalten, z.B. durch schnelle Reaktion auf die Bedarfsmeldung und angemessen lange Grünphasen.

Die Rechte der Fußgänger*innen im Straßenverkehr müssen durch bauliche Maßnahmen gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern geschützt werden. Dazu gehört auch eine bauliche Sicherung der Fußgänger*innen gegenüber von Seitenstraßen einbiegenden Fahrzeugen. Dies ist durch Weiterführung des Bürgersteigs, abgesenkte Bordsteinkanten, sowie baulichen Maßnahmen, die das Abstellen von Fahrzeugen in Kreuzungsnähe verhindern, umzusetzen. Bei Straßenbauprojekten und Straßensanierung sind durchgehende Fußgängerwege, bei denen nicht die Fußgänger*innen, sondern die Autofahrer*innen eine abgesenkte Bordsteinkante zu überqueren haben, zu realisieren.

Masterplan sichere Schulwege.

Aufgrund unsicherer Straßenquerungen, nicht ausreichend ausgebauten Fuß- und Radwegen, sowie schlechten beziehungsweise nicht an die Schulzeiten angepassten ÖPNV Verbindungen ist es nicht überall möglich, dass Kinder den Schulweg alleine und sicher zurücklegen können. Volt fordert deshalb nach den Vorschlägen der Stadtgestalter in Bochum die Entwicklung eines ruhrgebietsweiten Masterplans. Diese Vorschläge beinhalten die Anpassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse an die Unterrichtszeiten, den Ausbau der Rad- und Fußwege vor allem in unmittelbarer Umgebung von Schulen, die Einrichtung von Elterntaxihaltstellen in Schulinähe bei gleichzeitigem Halteverbot direkt vor dem Schulgelände und erweiterte Parkverbote an Straßenübergängen und Kreuzungen in Schulinähe.

Besser leben im Ruhrgebiet

Steigerung der Lebensqualität für die ganze Bevölkerung

Neben den wirtschaftlichen Aspekten und dem Verkehr sind es besonders Umwelt und Wohnsituation, die die Lebensqualität einer Region definieren. Gerade in der heutigen Zeit sind diese Aspekte nicht selten ausschlaggebend für die Wahl des Wohnorts und damit essentiell, um die Region zukunftssicher aufzustellen.

Für ein nachhaltiges und sauberes bzw. komfortables Wohnen spielen Entwicklungen in der Logistik-, Speditions- und Abfallwirtschaft eine bedeutende Rolle. Für das Ruhrgebiet möchte Volt ein breites öffentliches Bewusstsein für die Möglichkeiten schaffen, welche bereits international zur Verfügung stehen. Langfristiges Ziel ist „Zero Waste“. Volt sieht in einem Strukturwandel, welcher neue Systeme etabliert, um Post zuzustellen und Abfall zu entsorgen, eine der größten Chancen dieses Zielen zu erreichen.

Abfallsauganlagen

Folgend dem Beispiel aus Helsinki (Rööri – System) möchte Volt die Abfallwirtschaft im Ruhrgebiet reformieren.¹⁸ Ein unterirdisches Röhrensystem mit Zugangspunkten transportiert hierbei den Müll zu Sammelstationen. Hierdurch entfällt die kleinteilige Abholung wie sie heute stattfindet. Es gibt keine hausnahe Lagerung mehr, keine überquellenden Mülleimer und auch

kein Ungeziefer. Die großen Fahrzeuge der Müllabfuhr sind innerstädtisch nicht mehr notwendig, wodurch der Straßenverkehr sicherer und der Verkehrslärm reduziert wird. Wir fordern, solche Systeme bei der Planung von Neubaugebieten vorzusehen und so für den flächendeckenden Einsatz in einem Netzwerk im Ruhrgebiet zu erproben.

Zusätzlich sollen die Abfallsauganlagen mit automatisierten Sortieranlagen kombiniert werden. Durch Sensoren kann der Abfall dort automatisch aussortiert und geordnet werden. Das hat den Vorteil, dass die Bürger den Müll nicht mehr trennen müssen bzw, dass das System nicht auf die „Umweltrettung“ durch die Bürger angewiesen ist, die heute häufig nicht der nötigen Mindestreinheit für Recycling entspricht.

Raumplanung für das Klima

Dach- und Fassadenbegrünung

Volt möchte die Dach- und Fassadenbegrünung vereinfachen und fördern. Als Beispiele können Düsseldorf (mit Kö Bogen II), Mailand (Bosco Verticale) und Sydney (Quay Quarter Tower) dienen. Urbane Hitzeeffekte werden durch die Sonne, dunkle Gebäude, versiegelte Oberflächen und schnell abfließendes Regenwasser verursacht. Ohne Pflanzen fehlt die Verdunstungskühlung. Grüne Dächer und Fassaden sparen nicht nur Energie, sondern sie können Regenwasser bei Regen zurückhalten und so die Kanalisationsentlasten. Sie mildern die Auswirkungen von Extremwetterereignissen und Starkregen, tragen zur Verbesserung der Luftqualität bei, dienen als Erholungsraum für Menschen und erzeugen neue Lebensräume für Insekten

und Vögel. Außerdem können sie in Form von begrünten Lärmschutzmauern als günstiger, zusätzlicher Schallisolator dienen.

Bei Nachverdichtung bestehender Bebauung kann meist keine weitere Grünfläche erschlossen werden. Hier wäre dann eine Dach- oder Fassadenbegrünung als Alternative möglich. Volt fordert die Vereinfachung und Harmonisierung bestehender Regelungen zur Dach- und Fassadenbegrünung und deren Förderung sowie die Schaffung entsprechender Anreize zur Realisierung. Stadteigene Bauten sollen großzügig begrünt werden, um so als gutes Vorbild für eine nachhaltigere, zukunftsweisende Bauweise voranzugehen. Um die Idee hinter der Vorbildwirkung zu verstärken, möchte Volt öffentlich organisierte und beworbene Aktionen, wie zum Beispiel „die Fassade der Woche im Ruhrgebiet“ etablieren. Wettbewerbe können nicht nur die Bürgerbeteiligung steigern, sondern auch das Bewusstsein und das Identitätsgefühl im Ruhrgebiet verstärken. Die verschiedenen Ansätze können auch als Inspiration dienen und die Innovationsfähigkeit verbessern.

Wildblumen statt Brachland

Leerstehende (Rasen-) Flächen sollen konsequent in Wildblumenflächen umgewandelt werden. Zusätzlich zu einem schöneren, natürlichen Wohnraumbild, können Wildblumenflächen neuen und vielfältigen Lebensraum für verschiedene heimische Bienenarten bieten und so präventiv dem Aussterben gefährdeter Arten entgegenwirken.

Landwirtschaft im urbanen Umfeld

Die Vereinten Nationen erwarten bis 2050 eine Bevölkerungszahl von bis zu 9,7 Milliarden Menschen. Mit steigender Lebenserwartung steht die Landwirtschaft vor großen Herausforderungen. Um dem entgegenzuwirken sieht Volt im vertical agriculturing (vertikales Landwirtschaften) eine große Chance. Die Vorteile sind kaum von der Hand zu weisen: Höherer Ertrag pro Quadratmeter Grundfläche, kürzere Transportwege. Daraus folgt, es werden kaum bis gar keine Pestizide benutzt, Bodendegradierung und die Umweltbelastung durch komplexe Transportwege fällt weg. UV-Licht, Wasser und Temperatur ist variabel und optimierbar. Kontrollierte Nährstoffzufuhr senkt die Abhängigkeit von bestimmten (Erd-)Bodenverhältnissen und die saisonale (Un-)Verfügbarkeit wird ignoriert.

Vertical farming ist nicht nur in landwirtschaftlich geprägten Gegenden vorteilhaft. Gerade in urbanen Gärten besteht die Chance zu einer veränderten Wohn- und Lebensweise. Volt möchte Forschungseinrichtungen und Instituten sowie aussichtsreichen Startups in diesem Bereich Zugang zu den geplanten Gründer- und Innovationszentren ermöglichen und in die Green Cluster¹⁹ einbinden. Unbenutzte und leerstehende Lager- und Fabrikhallen sollen für vertical farming zugänglich gemacht werden. Um Produkte aus dem vertical farming bekannter zu machen, unterstützt Volt die Etablierung einer lokalen Produktlinie nach dem Vorbild von Skygreens aus Singapur. Zusätzlich wollen wir eine Koordinationsplattform schaffen um derartige Agrarbetriebe an Supermärkten oder Gastronomien anzuschließen. Solche Geschäftsmodelle haben sich beispielsweise in New York City bereits bewährt.²⁰

Wohnen darf kein Luxus sein

Mehrwert von Wohneigentum erkennen

Wohneigentum bindet Menschen mit ihren Familien langfristig an einem Ort. Hierdurch werden am Standort die Arbeitskräfte für die Zukunft gesichert. Wohneigentum ist ebenfalls ein entscheidender Faktor für die Vermögensbildung und hier besonders für Arbeitnehmer und deren Altersvorsorge relevant.

Der Wunsch nach Wohneigentum ist ungebrochen hoch (vier von fünf deutschen Mietern würden lieber im eigenen Heim wohnen). Die tatsächlichen Zahlen der Umsetzung weichen von diesen Wünschen stark ab. Gerade das Ruhrgebiet sticht hier auch im nationalen Kontext negativ heraus. So ist die Eigentumsquote hier mit 32,3% auch deutlich unter dem NRW-Schnitt (40,1%). Dies zeigt deutlich, dass die Rahmenbedingungen angepasst werden müssen.²¹

Konkrete Kaufabsichten haben meist Personen ab einem Nettoeinkommen von über 2.500 € im Monat. Hier zeigt sich die Problematik, da zum Beispiel in Gelsenkirchen das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte mit 1.350 € pro Monat bei knapp der Hälfte davon liegt.²²

Finanzielle Sicherheit ist für den Erwerb von Wohnungseigentum der entscheidende Faktor. Diese setzt sich zusammen aus dem Einkommen und dem Zinsniveau. Bei netto Einkommen unter 1.700 € im Monat kommt der Erwerb von Wohneigentum einer Mammutaufgabe gleich und ist in vielen

Fällen schlicht nicht aus eigener Kraft zu stemmen. Diese Einkommensgruppe stellt im Ruhrgebiet allerdings den Großteil der Bevölkerung dar.

Wir müssen daher dafür sorgen, dass der Erwerb von Eigentum im Ruhrgebiet auch für Menschen mit kleinem oder mittlerem Einkommen, besonders für junge Familien, möglich wird.

Mietkaufprojekte als Zugang zu Wohneigentum

Volt fordert ein „Modell Mietkauf“²³ als Förderkonzept zum Eigentumserwerb. Die Mietzahlungen in gefördertem Wohnraum sollen einem Ansparprozess gleichkommen. Nachdem der kumulierte Mietzins die Nebenkosten des Kaufpreises für die geförderte Wohnung überschritten hat, soll die Möglichkeit bestehen, den Mietvertrag in einen Kaufvertrag zu überführen.

Zur Umsetzung dieses Ziels schlagen wir das vom Deutschen Institut für Wirtschaft erarbeitete Mietkaufmodell vor

1. Die öffentliche Hand tritt als Bauherr in Vorleistung und baut z.B. Mehrfamilienhäuser. Das ist deshalb sinnvoll, weil die öffentliche Hand sich für geringere Zinsen das dafür notwendige Kapital beschaffen kann als eine Privatperson ohne zureichende Sicherheiten und Einkommen.
2. So können die Wohnungen günstig vermietet werden. Hier kann sogar gesteuert werden, welche demographischen Schichten präferiert Mieter werden sollen. Wir wollen, dass das Programm vor allem solchen Menschen zugute kommt, die nicht bereits über ein großes Einkommen und Eigentum verfügen. Zur Förderung von Integration und

kulturellem Austausch muss außerdem auf Diversität und Toleranz zwischen den Mietparteien geachtet werden.

3. In der Mietrate sind monatlich Raten eingerechnet, mit denen die Mieter*innen Stück für Stück Eigentümer*innen der Immobilie werden. Da die öffentliche Hand nicht gewinnorientiert agieren muss und Kosten bei der Kapitalbeschaffung sparen kann, sind die monatlichen Raten für die Mieter nur unwesentlich höher als normale Mieten für herkömmliche Wohnungen, für die es keinen Eigentumsübergang gibt.

Zusätzlich schlagen wir vor, dass Mietkaufraten und Kaufpreis der Wohnung hierbei in einem Rahmen, abhängig vom Einkommen des Haushalts gestaltet werden. Auf diese Weise entfällt eine häufig aus Scham oder Unwissenheit nicht durchgeführte Bedarfsprüfung und ermöglicht auf eine faire Art und Weise das Programm auch dann fortzuführen wenn sich die finanzielle Situation verbessert, ohne dabei das Programm unnötig zu belasten. In einigen Fällen kann dies hierdurch sogar profitieren. Leistungerschleichung wird so ebenfalls minimiert, da ab einem bestimmten Einkommen Wohnungen am freien Markt günstiger zur Verfügung stehen.

Die vertragliche Grundlage findet Anlehnung an dem Modell der Erbpacht. Die Immobilie geht nach Vertragsende (Vertragsauflösung / Tod der Mieterin bzw. des Mieters) für eine vereinbarte Summe zurück in das Eigentum der Stadt bzw. kann bei Eigenbedarf auf enge Verwandte übergehen (optional, wenn Angehörige ebenfalls Kriterien erfüllen).

Maklerkosten könnten in diesem System geförderter Wohnraumsicherung ebenfalls entfallen und den Immobilienerwerb deutlich erleichtern.

Organisiert werden kann dies durch eine am Regionalverband Ruhr angehängte Gesellschaft, an der die Kommunen ebenfalls direkt beteiligt sind. So wird sichergestellt, dass die Maßnahmen mit dem Masterentwicklungsplan harmonisieren.

Soziales Wohnen

Trotz des großen Anteils der Bevölkerung mit eher geringen finanziellen Mitteln sind die im Ruhrgebiet angebotenen Sozialwohnungen und geförderte Projekte stark zurückgegangen.

Dieser Trend ist nicht nachvollziehbar und erhöht die Gefahr der Wohnungslosigkeit. Dies gilt es mit allen Mitteln zu verhindern.

Wir sind davon überzeugt, dass nur eine Mischung unterschiedlicher sozialer Schichten

in unmittelbarer Nachbarschaft dazu führt, dass die Stadtgesellschaft stärker zusammenwächst. Volt will deshalb Menschen unterschiedlicher Einkommenschichten zusammenbringen, indem sich Mieten bei städtischen Wohnungen nach dem frei verfügbaren (z.B. abzüglich des Unterhalts) Monatsnettoeinkommen richten. Gleichzeitig fordert Volt, dass das Bauamt konsequent mit dem Sozialamt zusammenarbeitet, um bei Neubauten auf ein ausgewogenes soziales Verhältnis zu achten und Ghettoisierung so entgegenzuwirken.

Um bei Neubauten preiswerte Wohnungen zu ermöglichen, sollen gemeinnützige Genossenschaften sowie Mikrogenossenschaften bei Vergabe bevorzugt werden. Gemeinnützige Genossenschaften führen ihre Überschüsse wieder in die Gemeinschaft zurück, sodass abbezahlte Gebäude Neubauten subventionieren können und die Mieten in einem Rahmen bleiben, den die meisten Menschen des Ruhrgebiets sich leisten können.

Volt fordert diese 10 Punkte um die soziale Perspektive beim Thema Wohnen stärker in den Fokus zu rücken:

- Sozialer Wohnungsbau in öffentlicher Hand (oder nicht-profitorientierte Wohnungsbaugenossenschaften)
- Prüfen lassen, welche leerstehenden Flächen im Staatsbesitz (Kommunen/RVR/Land / Bund) für sozial gemischte Baufelder zur Verfügung gestellt werden können.
- Zügige, bedarfsgerechte Entwicklung von Neubaugebieten sowohl für Mehrgeschosswohnungsbau als auch für Einfamilienhäuser
- Verkauf von Neubauf Flächen für Ein- und Mehrfamilienhäuser wo immer möglich direkt durch die Stadt
- Kommunales Vorkaufsrecht bei Grunderwerb, wo wirtschaftlich vertretbar
- Weniger gut gestellte Stadtviertel gezielt fördern und als Wohngebiete aufwerten ohne Einwohner durch Gentrifizierung zu vertreiben

- Bessere Anbindung der Region an die Stadt, um das (preiswertere) Umland attraktiver zu machen und den Wohnraumdruck in der Stadt zu mildern (s. Kapitel Verkehr)
- Verbesserte soziale Durchmischung der Wohnquartiere (Aufbrechen der Trennung von teurem und preiswerterem Wohnungsbau bei den anstehenden Neubauprojekten)
- Unterstützung alternativer Wohnprojekte (z.B. Mehrgenerationenwohnprojekte, Wohnen gegen Dienstleistung, Wohnraumtausch) z.B. durch Schaffung einer Städtischen Koordinations- und Beratungsstelle
- Durchmischte Hochhäuser/Vertical Villages bei Neubaugebieten

Ausbau von öffentlichen Sanitäreinrichtungen, Trinkwasserbrunnen und Mülleimern

Grundbedürfnisse erfordern Grundversorgung

Volt fordert die Installation und den Ausbau von Trinkwasserbrunnen besonders im Innenstadtbereich. Dies soll nicht nur ein nett gemeinter Bürgerservice sein, sondern stellt besonders für Obdachlose an sehr heißen Tagen eine lebenswichtige Quelle dar. Obdachlose trinken oft zu wenig Wasser, obwohl sie den ganzen Tag ungeschützt in der glühenden Hitze verbracht haben. Ohne eine Möglichkeit sich zu erfrischen, sind viele dehydriert.

Neben öffentlichen Trinkwasserbrunnen ist auch der Zugang zu öffentlichen Sanitäreinrichtungen für alle Menschen sicherzustellen. Deshalb fordert Volt den Ausbau von öffentlichen Sanitäreinrichtungen besonders im Innenstadtbereich.

Zur Verschönerung der Städte und der Reduzierung der Geruchsbelästigung sollen vermehrt Mülleimer im Stadtgebiet aufgestellt werden, bevorzugt mit unterirdischen Sammelbehältern (Unterflurbehälter²⁴). Hier könnten die Best-Practice Beispiele aus Frankreich, Italien und den Niederlanden²⁵ als Vorbild dienen. Diese Mülleimer sind barrierefrei und verursachen beim Einwerfen und Leerung weder Klappern noch Scheppern. In der ruhr.app sollen alle bedürfnisrelevanten Standorte auf einer Humanitarian Map gekennzeichnet werden und somit leichter aufzufinden sein.

Unsere Zukunft sind die Kinder

Volt möchte die Zukunft positiv gestalten. Diese Zukunft ist für unsere Enkel und Kinder bestimmt. Ihr Wohl ist unsere größte Priorität. Wir möchten nicht nur ihren Alltag lebenswerter und gesünder gestalten sondern auch präventiv schlechten Erfahrungen vorbeugen. Ihnen soll es niemals an Unterstützungsmöglichkeiten mangeln. Jedes Kind sollte mit den gleichen Chancen und Möglichkeiten groß werden. Dafür möchte Volt im Ruhrgebiet ein Beispiel sein. Wir möchten eine Umgebung schaffen, in dem sie wachsen, gedeihen und ihr Potential frei entfalten können. Unsere Kinder sollen bei der Gestaltung einer gerechten, nachhaltigen und innovationsstrebenden Region aktiv mitwirken. Dazu sollen unsere Kinder auch eine Institution bekommen, durch die ihnen der Zugang zur öffentlichen Debatte erleichtert wird, damit sie ihre Anliegen direkt einbringen können.

Kinderfreundliches Ruhrgebiet

Stärkung des Kindeswohls

Um die Belange von Kindern und Jugendlichen stärker bei den Entscheidungen zu berücksichtigen, soll die UN-Kinderrechtskonvention in die Hauptsatzung der Stadt Essen integriert werden. Soweit möglich sollen Entscheidungen vorrangig auf das Kindeswohl gerichtet werden.²⁶ Dazu gehören aus der Sicht von Volt insbesondere Umweltschutz, das Verkehrskonzept und Schutz vor Gefahren im Umgang mit Medien.

Um die Gesundheit von Kindern zu verbessern, sollen gesunde und nachhaltige Ernährung in städtischen Schulen und Kitas als Standard etablieren.

Zusätzlich fordern wir die Umsetzung gesunder Familiengrundschulen nach dem Vorbild der GGS Schönforst in Aachen, wo neben den Kindern auch deren Familienangehörige über eine gesunde Lebensführung aufgeklärt werden.

Neben dem baulichen Zustand der Schulgebäude und der materiellen Ausstattung (vergleiche: Masterplan Schulsanierung) ist es uns wichtig, Lehrkräften einen Anreiz zu bieten an Schulen im Ruhrgebiet zu lehren. Dazu wollen wir diese zum Beispiel bei der Wohnungssuche unterstützen.

Um Kindeswohlgefährdungen frühzeitig zu erkennen und anschließend dementsprechend schneller zu handeln, bedarf es einer Aufstockung des Personals in den Jugendämtern wichtig. Gleichzeitig müssen die Kommunikationswege zwischen Kindergärten, Schulen und Jugendämtern verkürzt werden.

Förderung der Kinder- und Jugendrechte

Volt will ein kooperatives Kinder- und Jugendbüro (KiJuBü) etablieren. Dieses soll Qualitätskriterien zur Überprüfung der Kinder- und Jugendfreundlichkeit schaffen.

Auf dieser Basis soll das KiJuBü Verwaltungsbeamte in allen betroffenen Dezernaten im Bereich Kinder- und Jugendrechte schulen. Gleichzeitig wollen wir für die Ausbildung neuer Beamter das Thema Kinder- und Jugendrechte in den Lehrplan der städtischen Ausbildung integrieren.

Das KiJuBü soll weiterhin eine altersgerechte Informationswebsite für Kinder und Jugendliche schaffen. Hier sollen Informationen zu Beteiligungsmöglichkeiten und die eigenen Rechte und Pflichten hinterlegt sein und eine Kinderrechte-Kampagne entwickelt werden.

In den Städten Herne, Recklinghausen, Castrop-Rauxel, Herdecke, Waltrop und Dinslaken existiert bereits ein Kinder- und Jugendparlament, durch welches Kinder und Jugendliche stärker in die politischen Entscheidungen der Kommunalregierungen einbezogen werden. Eine Einführung solcher Parlamente fordert Volt auch in den anderen Städten des Ruhrgebiets. Zusätzlich fordern wir, dass das Kinder- und Jugendparlament eine RVR Ebene erhält.²⁷

Masterplan für Schulsanierung/ Bedarfsgerechte Schule

Zentrale Datensammlung von Mängeln an Schulen

Die Bereitstellung von modernen und funktionalen Gebäuden in allen Bildungsbereichen ist Voraussetzung für den Bildungserfolg. Leider ist die Ausstattung vieler Einrichtungen und Schulen aktuell mangelhaft. Volt will deshalb überprüfen lassen, welche Gebäude sanierungsbedürftig und -fähig sind und an welcher Stelle eventuell ein Neubau mehr Nutzen bringt. Bei der Überprüfung soll zudem ermittelt werden, inwieweit der Bestand an weiterführenden Schulen noch bedarfs- und nachfragegerecht ist. Die Daten sollen zur Auswertung zentral gesammelt werden, um ein ganzheitliches Bild der Situation im Ruhrgebiet zu generieren.

Gemeinsame Planung von Sanierungen und Neubauten

Bauarbeiten an Schulen verursachen hohe Kosten. Um diese zu senken, will Volt mit dem „Masterplan Schulsanierung“ anregen, die notwendigen Arbeiten über einen Sammelauftrag für alle sanierungsfälligen Schulen im RVR Gebiet zu bestellen. Wegen des größeren Projektvolumens hat der RVR eine bessere Verhandlungsbasis gegenüber Bauunternehmern.

Kooperation mit freischaffenden Künstlern

Bei der Schulsanierung sollte auch der Schulgestaltungsaspekt nicht unberücksichtigt bleiben. Volt will deswegen Schulverwaltung, Schüler*innen und Lehrende mit freischaffenden Künstler*innen aus der Region zusammenbringen. In Projektwochen und Arbeitsgemeinschaften, können sich diese gemeinsam Gedanken über Schulgestaltung machen. Darüber hinaus können die Künstler*innen den Schüler*innen wichtige Einblicke in das Thema Selbstständigkeit geben. Um das ganze möglichst kostengünstig zu gestalten, können den Künstler*innen neben Geldmitteln auch Sachmitteln, wie Schulbühnennutzung angeboten werden.

Geldmittel können teilweise aus den Fördertöpfen für Kunst & Kultur und Bildung generiert werden.

(Teil-)umwidmung von Schulen zu zivilgesellschaftlichen Bildungs- und Kulturzentren

Schulsanierungen kosten Geld. Deswegen ist es für die vielen Kommunen im Ruhrgebiet, die mangels Liquidität unter Zwangsverwaltung stehen schwierig, Mittel für diese zu beschaffen. Volt will deswegen prüfen lassen, inwie-

weit eine (Teil-)umwidmung von Schulen zu zivilgesellschaftlichen und kulturellen Zentren möglich ist. Dies würde dazu führen, dass Mittel für die Sanierung aus unterschiedlichen Haushaltsbereichen einfließen könnten, was die Mittelbeschaffung flexibler macht. Gleichzeitig würde dies wiederum zu mehr potentiellen Fördermitteln für die Sanierung führen.

Gegen Rassismus und Diskriminierung

Als Unterstützer der Idee „Europa der Regionen“ stehen wir für eine offene, freiheitliche, multipolare Gesellschaft. Wir möchten uns einer zunehmend spaltenden und egoismusgetriebenen Weltordnung stark und entschieden entgegenstellen. Wir sehen das Ruhrgebiet mit seiner kulturellen Vielfalt als eine enorme Bereicherung für die Gesellschaft. Die Durchmischung von verschiedenen Kulturen, religiösen Ansichten und sexuellen Identifikationen und Orientierungen wird uns dabei helfen, eine lebenswerte Gesellschaft zu erschaffen, in der alle die gleichen Chancen haben.

Konsequenter Kampf gegen Rechtspopulismus, Rechtsextremismus, Rassismus, Antisemitismus, Fanatismus und Islamfeindlichkeit

Volt sieht die gesellschaftlichen Entwicklungen der letzten Jahre mit Sorge. Islamfeindliche Straftaten werden aufgrund ihrer Häufigkeit seit 2017 in einer gesonderten Statistik geführt. Die Zahlen antisemitischer Straftaten nahm zwar im letzten Jahr das erste mal gegenüber dem Vorjahr in NRW ab, aber fast alle antisemitischen Straftaten wurden von Rechtsextremen verübt. Antisemitische und islamfeindliche Straftaten sind in unterschiedlichen Gesellschaftsschichten und nicht nur an den politischen Rändern weit verbreitet. Da dies gesamtgesellschaftliche Probleme sind, ist das ganze

Ruhrgebiet zur ständigen Wachsamkeit, Zivilcourage und Gegenwehr gegen derartige Einstellungen und Taten verpflichtet.²⁸

Insbesondere seit 2015 werden radikal völkisch-nationalistische Ansichten vermehrt in Landes- und Kommunalparlamenten vertreten.

Volt steht hier als proeuropäische, demokratische Kraft, die konsequent Haltung gegen jegliche Form von Populismus, Extremismus und Fanatismus zeigt und die direkte Auseinandersetzung mit diesen Kräften führt. Für ein weiterhin weltoffenes und europäisches Ruhrgebiet wird Volt mit allen Parteien, die sich demokratischen Werten und Menschenrechten verpflichtet fühlen zusammenarbeiten.

Förderung von Aussteigerprogrammen finanziell stärken

Aussteigerprogramme sind sehr aufwändig und langwierig. Aber trotz der positiven Ergebnissen wird die finanzielle Unterstützung von Seiten des Staates immer wieder gekürzt. Aus diesem Grund fordert Volt die Aussteigerprogramme für diese Szenen stärker finanziell zu unterstützen und noch mehr Personal bereitzustellen, um Ausstiegswilligen der Szene eine Möglichkeit zu bieten.²⁹

Förderung von Aufklärung an Schulen stärken

Diskriminierungserfahrungen an Schulen lassen sich von der Einschulung bis zum Abschluss der weiterführenden Schule beobachten. Kinder und Jugendliche erleben Benachteiligungen z.B. aufgrund der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Al-

ters oder der sexuellen Identität, ihrer sozialen Herkunft oder ihres Aussehens.

Der Schule und besonders den Lehrer*innen kommt in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle zu: Wenn sie diskriminierendes Verhalten als solches benennen, tragen sie aktiv dazu bei, Kindern und Jugendlichen andere Normvorstellungen zu vermitteln, und fördern dadurch Vielfalt und Chancengerechtigkeit.

Um angemessen auf Diskriminierungen zu reagieren, sollten an Schulen vermehrt Projekte wie „Schule ohne Rassismus“ oder „Schule mit Courage“ unterstützt und gefördert werden. Diese und die Öffnung der Schule für externe Fachleute aus dem Bereich der Betroffenenvertretungen tragen dazu bei, Kinder und Jugendliche schon frühzeitig für die Problematik zu sensibilisieren.

Solche Projekte können Brücken zwischen Schülern, Betroffenen, Aussteigerprogrammen betreuenden Sozialarbeitern und Aussteigern selber bauen.

Weiterer Ausbau der Bürger*innendialoge

Die Industriegeschichte NRW hat gezeigt, dass viele Kulturen, Ethnien und Religionen auf engem Raum zusammenleben und arbeiten können. Eine solche Tradition muss dauerhaft gelebt, gefördert und gepflegt werden. Deswegen möchte Volt an diese Tradition anknüpfen.

Dazu setzen wir uns für die Stärkung der Dialoge zwischen deutschen Staatsbürgern und Neubürgern ein.

Zusätzlich setzt sich Volt für eine dauerhafte Unterstützung des interreligiösen Dialogs, insbesondere zwischen Juden, Muslimen, Christen, Agnostikern und Atheisten ein.

Das Ruhrgebiet kann so eine Vorbildfunktion für NRW, Deutschland und Europa übernehmen. Volt sieht Dialoge zwischen Bürgern als ein wichtiges Element der Völkerverständigung und der europäischen Einigung.

Mehr Chancengleichheit und Vielfalt für LGBTQ+

Viele Beratungsstellen im Ruhrgebiet, wie die rosa Strippe oder das KCR Dortmund widmen sich den Themen Antidiskriminierung und Gleichstellung. Viele solcher Stellen benötigen umfassende Unterstützung. Insbesondere der Kampf gegen gruppenbezogene diskriminierende Einstellungen bedarf einer besseren Koordination und Vernetzung untereinander. Daneben soll das Angebot psychosozialer Beratungsstellen im Ruhrgebiet weiter ausgebaut werden.

Volt will Projekte fördern, die Stadtverwaltungen und Polizei für das Thema sensibilisieren und schulen.

- 1 Als Best-Practice bezeichnet man bereits erprobte Erfolgsmethoden oder vorbildliche Modelle.
- 2 https://www.deutschlandfunk.de/klamme-kommunen-wer-die-schulden-der-staedte-bezahlen-soll.724.de.html?dram:article_id=469804
<http://specials.funkemediennrw.de/a40-ruhrschnellweg/staufalle/>
<https://www1.wdr.de/nachrichten/ruhrgebiet/nahverkehr-im-ruhrgebiet-soll-besser-werden-100.html>
<https://www.manager-magazin.de/lifestyle/artikel/bus-und-bahn-wo-oeffentlicher-nahverkehr-am-teuersten-ist-a-1273133.html>
- 3 http://www.essen-ruhr.de/meldungen/pressemeldung_1117117.de.html
- 4 https://www.essen.de/dasistessen/international/europe_direct_/europaeische_netzwerkarbeit.de.html
- 5 http://www.essen-ruhr.de/meldungen/pressemeldung_1117117.de.html
- 6 <https://www.mhkgb.nrw/themen/kommunales/interkommunale-zusammenarbeit>
- 7 <https://www.gewerbesteuer.de/gewerbesteuerhebesatz/wesel-kreis>
- 8 Einflussfaktoren auf die Standortwahl von Unternehmen: Wied, Arno (2018): Kapitel 13 – Wirtschaftsförderung, in: Grundwissen Kommunalpolitik, Friedrich Ebert Stiftung, S. 20
<https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Steuern/Steuereinnahmen/Publikationen/Downloads-Realsteuern/hebesaetze-realsteuern-8148001187005.xlsx>
- 9 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#energie-stationar>
- 10 <https://www.heise.de/newsticker/meldung/LiMux-Billiger-und-robuster-als-Windows-1485410.html>
- 11 <https://www.waz.de/wirtschaft/dudenhoeffer-studie-zahl-der-autos-im-ruhrgebiet-steigt-id229452660.html>
- 12 <https://www.runtervomgas.de/verkehrsteilnehmer/artikel/verkehrsunfaelle-so-gefaehrdet-sind-radfahrer.html>

13 <https://radforschung.org/log/mds-fuer-kommunen-erklaert/>

14 Mobility Data Specification

Chaos Congress: <https://youtu.be/WhgRRpA3b2c?t=977>

Einfache Erklärung: <https://radforschung.org/log/mds-fuer-kommunen-erklaert/>
pezifikation: <https://github.com/openmobilityfoundation/mobility-data-specification>

Studien-Teilnahme II – Hochschule Rhein-Main bereitet Studie zum Thema MDS vor (Juli 2019):

<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/aktuelles/tretroller-sharing-neues-beratungsangebot>

15 https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/handbuch_carsharing_nrw_webversion_niedrigaufgeloest.pdf

<https://www.carsharing.de/presse/pressemitteilungen/neue-carsharing-studie-belegt-geteilte-autos-koennen-innenstaedte-deutlich>

https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/alles_ueber_carsharing/pdf/endbericht_bcs-eigenprojekt_final.pdf

16 Paper zur Selbst-Steuerung von Lichtsignalanlagen:

<http://stefanlaemmer.de/de/Selbst-Steuerung/Laemmer2009.pdf>

Projekt intelligente Ampeln 2021 in Wuppertal:

<https://reset.org/blog/intelligente-ampeln-fuer-weniger-schadstoffe-der-stadt-10082019>

17 <https://www.tagesspiegel.de/politik/oeffentlicher-nahverkehr-jahresticket-365-euro-deutsche-staedte-moegen-wiener-modell/22751878.html>

18 <https://www.welt.de/wissenschaft/article144138817/In-Helsinki-ersetzt-ein-Mega-Sauger-die-Muellabfuhr.html>

19 <https://ut11.net/de/blog/startups-made-in-styria/>

20 <https://www.hausvonedden.de/urban-living/urban-gardening-vertical-farming-zwei-zukunftskonzepte/>

- 21 <https://www.ehvd.de/wohnungspolitik/allgemeine-wohnungspoliti/gesellschaftliche-bedeutung/>
- 22 https://www.it.nrw/sites/default/files/atoms/files/257_18.pdf
- 23 https://www.diw.de/de/diw_01.c.669801.de/staatlich_gefoerderter_mietkauf_kann_einkommensschwachen_familien_weg_in_eigene_vier_waende_ebenen.html
- 24 <https://www.awsh.de/wohnungsbau/unterflursysteme/>
- 25 Bilanz <https://eu-recycling.com/Archive/25546>
- 26 Aktionsplan Vorbild Köln: <https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf51/kinder-und-jugendfreundliches-koeln-aktionsplan.pdf>
- 27 <http://www.kinderfreundliche-kommunen.de>
- 28 <https://www1.wdr.de/nachrichten/landespolitik/antisemitische-straftaten-2019-nrw-100.html>
- 29 Beispiel Präventionsarbeit Ausstiegsprogramme:
<https://www.im.nrw/themen/verfassungsschutz/praeventionsarbeit-und-aussteigerprogramme>
Evaluation Ausstiegsprogramme des Landes NRW:
https://www.innenministerkonferenz.de/IMK/DE/termine/to-beschluesse/2016-11-29_30/nummer%204%20zu%20anlage%201_evaluationsbericht_apr_nrw.pdf?__blob=publicationFile&v=2