

L1 Brücken, Straßen, Schienen: Eine Infrastruktur, die hält, was sie verspricht.

Gremium: Landesvorstand NRW

Beschlussdatum: 17.05.2024

Tagesordnungspunkt: 4. Brücken, Straßen, Schienen: Eine Infrastruktur, die hält, was sie verspricht.

Antragstext

1 **Brücken, Straßen, Schienen: Eine Infrastruktur,** 2 **die hält, was sie verspricht.**

3 Wir brauchen Ehrlichkeit in der Verkehrspolitik. Denn Fakt ist: Unsere
4 Verkehrsinfrastruktur ist in keinem guten Zustand. Brücken, Straßen, Gehwege
5 oder Schienen wurden jahrzehntelang nicht ausreichend saniert und bröckeln uns
6 weg. Die Infrastruktur wurde auf Verschleiß betrieben. Das Ergebnis sind
7 gesperrte Brücken mit Staus und kilometerlangen Umleitungen, kaputte und
8 überlastete Schienenwege, die den Bahnverkehr kaum mehr berechenbar machen. Viel
9 zu lange hat die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte innovative – und
10 prinzipiell gute – Ideen ins Schaufenster gestellt, oder gerade im Straßenbau
11 Neu- und Ausbauträumen nachgegangen, ohne zuvor ihre Hausaufgabe zu erledigen:
12 Die Infrastruktur auf ein wirklich stabiles Fundament zu stellen.

13 Das holen wir GRÜNE NRW jetzt nach. Wir machen die Verkehrsinfrastruktur
14 zukunftsfest und sagen: Erhalt vor Neubau. So nutzen wir finanzielle und
15 personelle Ressourcen effizient, insbesondere wenn Geld und Arbeitskräfte knapp
16 sind. Wir werden uns konsequent auf die Erhaltung und die zukunftsgerechte
17 Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur konzentrieren.

18 Die Weiterentwicklung der Infrastruktur schafft die Grundlage für eine
19 Verkehrswende, die leistungsfähige Verkehrswege mit Klima- und Umweltschutz in
20 Einklang bringt. Nur mit einer intakten und zukunftsgerechten Infrastruktur
21 werden wir die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen können.

22 Wir stärken die Schiene, den ÖPNV und den Radverkehr, damit alle Menschen in NRW
23 zuverlässig und sicher zur Arbeit oder in die Schule kommen - in Städten und auf
24 dem Land. Besonders im ländlichen Raum braucht es mehr Angebote. Wir behalten
25 die unterschiedlichen Lebensrealitäten im Blick, sehen sie als Chance und binden
26 sie ein.

27 Je unattraktiver die emissionsarmen Alternativen für den Güter- oder
28 Personenverkehr sind, desto schwerer gelingt die Verkehrswende und desto größer
29 ist die Belastung für die Straßeninfrastruktur. Wenn wir mehr Menschen und
30 Unternehmen ermöglichen wollen, nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen, müssen sie
31 attraktiv, zuverlässig, barrierefrei, sicher und günstig sein. So schaffen wir
32 mehr Klimaschutz, lebenswerte Städte und gut angebundene, attraktive ländliche
33 Räume.

34 Für die Verkehrswende braucht unsere Verkehrsinfrastruktur eine nachhaltige
35 Finanzierung. Wir GRÜNE stellen uns der Herausforderung und übernehmen
36 Verantwortung für unsere Verkehrsinfrastruktur, indem wir die richtigen
37 Prioritäten setzen. NRW hat damit begonnen und setzt diesen Weg konsequent fort.

38 Planungs- sowie Genehmigungsprozesse verschlanken und beschleunigen wir weiter,
39 etwa durch Bürokratieabbau mit vereinfachten Ausschreibungen, Digitalisierung
40 und die Vermeidung von Doppelprüfungen. So gelingt es uns, schneller und
41 günstiger zu planen, ohne den Umwelt- und Naturschutz außer Acht zu lassen.
42 Denn: Die Klimakrise und das Artensterben lösen sich nur zusammen.

43 Für bessere Straßeninfrastruktur

44 Wir GRÜNE erwarten vom Bundesverkehrsminister, dass er endlich für die
45 Bundesautobahnen einen Plan vorlegt zur Sanierung insbesondere der maroden
46 Brücken in Nordrhein-Westfalen, der realistisch und mit ausreichend
47 Finanzmitteln ausgestattet ist. Dafür wird es notwendig sein, dass der Bund vom
48 Neu- und Ausbau zum Erhalt der Autobahnen umpriorisiert. Der aktuelle
49 Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 2016 wird den aktuellen Anforderungen an
50 eine zukunftsfähige Straßenbaupolitik nicht gerecht. Wir unterstützen die GRÜNE
51 Bundestagsfraktion darin, dass demnächst ein neuer Bundesmobilitätsplan 2040
52 vorgelegt wird, der weniger Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen
53 vorsieht. Dazu gehört auch, statt großer Ausbaumaßnahmen Alternativen zu prüfen,
54 um bestehende Infrastruktur effizienter zu nutzen, wie temporäre
55 Seitenstreifenfreigabe und die Optimierung von Ampelschaltungen.

56 NRW ist schon einen deutlichen Schritt weiter als der Bund. Mit der
57 Sanierungsoffensive werden Straßenbaumittel auf die Sanierung der
58 Straßeninfrastruktur und dabei vor allem auf die Brücken des Landes
59 konzentriert. Der Brückenfahrplan legt eine konkrete und strukturierte Planung
60 für die kommenden 10 Jahre vor. Das umfasst systematische Bauwerksprüfungen,
61 besonders an Brücken, die in den 60er und 70er Jahren erbaut wurden und sich
62 unter den modernen Verkehrsbelastungen in einem kritischen Zustand befinden. So
63 geben wir belastbare Perspektiven, wie Brücken und Straßen in
64 Landesverantwortung ertüchtigt und der Sanierungsstau abgebaut wird. Innovative
65 Bauweisen, wie sie bereits zum Einsatz kommen, machen es einfacher, die
66 Infrastruktur schneller zu ertüchtigen, Bauzeiten zu verkürzen und die
67 Belastungen für die Menschen zu reduzieren. NRW ist Vorreiterin in der Nutzung
68 solcher Modul- und Expressbauweisen.

69 Wir begrüßen die Erarbeitung eines neuen Landesstraßenbedarfsplans. Er wird
70 insbesondere nach den Kriterien verkehrlicher Bedarf, Finanzierung und
71 Klimaschutz auf Basis des neuen Landesverkehrsmodells erstellt. Dabei wird sich
72 auf die Kernprojekte bei den Landesstraßen konzentriert. Projekte ohne
73 Realisierungschance, die zum Teil seit Jahrzehnten aufgeführt sind, sollen
74 wegfallen.

75 Unsere Forderungen und Maßnahmen für eine bessere Straßeninfrastruktur in NRW:

- 76 • Sanierungsplan für Bundesautobahnen
- 77 • Umpriorisierung der Bundesmittel
- 78 • Neuausrichtung des Bundesverkehrswegeplans
- 79 • Fortführung der Sanierungsoffensive in NRW
- 80 • Brückenfahrplan für die nächsten 10 Jahre
- 81 • Einsatz innovativer, ressourcenschonender Bauweisen
- 82 • Neuer Landesstraßenbedarfsplan mit Fokus auf Klimaschutz und
- 83 Infrastrukturerhalt

84 Für ein Schienennetz, das uns verlässlich ans Ziel bringt

85 Der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in NRW seit der Jahrtausendwende
86 schien zunächst wie eine Erfolgsgeschichte: Das Angebot wurde ausgeweitet, Takte
87 verdichtet, neue Linien geschaffen und viele Strecken reaktiviert. Dieser Erfolg
88 ist mittlerweile in Gefahr, weil die Infrastruktur störungsanfällig ist, zum
89 Teil marode und es an Personal mangelt. Die Kapazitäten des NRW-Bahnnetzes
90 reichen nicht mehr aus. Die Unzuverlässigkeit des Angebots ist nicht akzeptabel.
91 Das ändern wir: Die noch nie dagewesene Vielzahl der Baustellen an den
92 Schienenstrecken im Land zeigen die umfassenden Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen.
93 Zur Wahrheit gehört aber auch: Sie werden viele Jahre in Anspruch nehmen und
94 Reisende und Unternehmen belasten.

95 Für die Sanierung und den Ausbau der Schiene steht durch die Beschlüsse der
96 Ampelkoalition so viel Geld wie noch nie zur Verfügung – und reicht dennoch
97 nicht aus, um das Schienennetz im erforderlichen Umfang auszubauen und zu
98 modernisieren. Der Deutschlandtakt ist gefährdet. Um künftigen Generationen eine
99 intakte und funktionierende Infrastruktur zu überlassen, braucht die
100 Schieneninfrastruktur weitere Mittel und neue Wege der Finanzierung. Deshalb
101 machen wir GRÜNE NRW uns für die Einrichtung eines Verkehrswende- und
102 Sanierungsfonds für die Infrastruktur stark. So gelingt es, verlässlich die
103 benötigten Investitionsmittel bereitzustellen, sodass Bauarbeiten nach Plan
104 laufen und nicht durch wiederholte Finanzlücken ins Stocken geraten. Wir prüfen
105 den Einsatz privater Mittel, durch die sich Menschen und Unternehmen an der
106 Erneuerung unseres Landes aktiv beteiligen können. Projekte der Öffentlich-
107 Privaten-Partnerschaft (ÖPP) dagegen haben in der Vergangenheit oft gezeigt,
108 dass sie keinen sinnvollen Beitrag zur Finanzierung und Durchführung von
109 Verkehrsinfrastrukturprojekten leisten. Die Bindung eines wesentlichen Teils der
110 Einnahmen aus der LKW-Maut für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist
111 ein großer Erfolg und ermöglicht eine Refinanzierung innerhalb der
112 Verkehrsträger. Daran wollen wir anknüpfen.

113 Die Entscheidung der Deutschen Bahn AG, dringend notwendige Sanierungen der
114 wichtigsten Strecken anzupacken und mit Korridor-Sanierungen zu bündeln, ist ein
115 neuer und begrüßenswerter Ansatz. Wiederholende Streckensperrungen sind damit
116 hoffentlich Vergangenheit. Für eine funktionierende Infrastruktur ist eine

117 Beteiligung des Bundes an der Finanzierung sowie Organisation der Umleitungs-
118 und Ersatzverkehre unabdingbar. Dazu zählen auch die Bahnhofsgebäude und
119 Maßnahmenbündelungen.

120 Unsere Forderungen und Maßnahmen für bessere Schieneninfrastruktur in NRW:

- 121 • Erhöhung der Mittel und Planungskapazitäten für Schienensanierung und -
122 ausbau
- 123 • Finanzierung für Digitalisierung und Elektrifizierung
- 124 • Einrichtung eines Infrastruktursanierungsfonds
- 125 • Langfristige Finanzierungssicherheit für Schienenprojekte
- 126 • Verwendung der LKW-Maut zur Schienenfinanzierung
- 127 • Prüfung privater Finanzierungsbeteiligungen
- 128 • Unterstützung der DB bei Streckensanierungen
- 129 • Bundesbeteiligung an Umleitungs- und Ersatzverkehren

130 Mit Rad und zu Fuß sicher ankommen

131 Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel, auch dank der
132 Verbreitung von Pedelecs, in Städten und in ländlichen Regionen. Damit noch mehr
133 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, braucht es eine sichere Infrastruktur.
134 Dazu zählt auch das sichere Abstellen und Laden von Fahrrädern. Zugeparkte oder
135 fehlende Radwege stellen ein Sicherheitsrisiko für Radfahrer*innen und
136 Fußgänger*innen dar. Fehlt eine sichere Fahrradinfrastruktur, scheitert die
137 Fahrradmobilität. Jeder Weg, der mit dem Fahrrad statt dem Auto zurückgelegt
138 wird, entlastet unsere Straßen, ist zudem gut für Klima und Gesundheit. In der
139 aktuellen Wahlperiode werden wir GRÜNE im Land Nordrhein-Westfalen entscheidende
140 Weichen stellen. Auf Grundlage des 2021 beschlossenen Fahrrad- und
141 Nahmobilitätsgesetzes werden zum ersten Mal in der Geschichte ein
142 Radschnellverbindungs-Bedarfsplan und ein landesweites Radvorrangrouten-Netz
143 definiert. Beide Pläne bilden die Grundlage für die Projektpriorisierung und -
144 finanzierung durch das Land. NRW hat Strukturen geschaffen, die den Radwegebau,
145 die Sanierung sowie Unterhaltung beschleunigen und verbessern. Mit der
146 Förderrichtlinie Nahmobilität gibt es eine verlässliche Finanzierung für
147 kommunale Fahrrad-Projekte.

148 Fußwege müssen sicher sein. Auch das ist Aufgabe einer seriösen
149 Infrastrukturpolitik. Unsere Straßen sind beengt. Gerade für Menschen, die einen
150 Rollator oder Rollstuhl nutzen oder einen Kinderwagen schieben, sind Bordsteine
151 oder zugeparkte Fußwege Barrieren für Teilhabe und Freiheit. Barrierefreiheit
152 muss außerdem vom Fußweg an die Haltestelle und in den ÖPNV hinein nahtlos
153 gegeben sein. Auf kommunaler Ebene arbeiten wir in den Räten, Kreistagen,
154 Bezirksvertretungen und Rathäusern für einen öffentlichen Raum für alle. Dafür
155 braucht die kommunale Ebene Instrumente und Entscheidungsfreiheit, sowie eine
156 Reform des Straßenverkehrsrechts.

157 Unsere Forderungen und Maßnahmen für besseren Rad- und Fußverkehr in NRW:

- 158 • Verstärkte Sanierung von Radwegen
- 159 • Radschnellverbindungs-Bedarfsplan
- 160 • Landesweites Radvorrangrouten-Netz
- 161 • Förderrichtlinie Nahmobilität
- 162 • Gestaltung des öffentlichen Raumes für alle
- 163 • Bauliche Maßnahmen für komfortable, sichere und barrierefreie Wege und
- 164 Straßenquerungen

165 Für den Schiffsverkehr

166 Der Rhein und das westdeutsche Kanalnetz sind das Rückgrat der Industrie in NRW.
167 Sie schaffen Anbindung an die Seehäfen, vor allem an Rotterdam. Daher legen wir
168 einen Fokus auf den funktionsfähigen Zustand der Infrastruktur, vor allem auf
169 Kanäle, Schleusen und Häfen, bei gleichzeitiger Berücksichtigung des Gewässer-
170 und Umweltschutzes. Der zuständige Bund muss die Finanzierungsgrundlagen
171 dauerhaft sichern, sodass notwendige Sanierungs- und Ausbauarbeiten vor allem an
172 Schleusen und Brücken des westdeutschen Kanalnetzes angepackt werden. Darüber
173 hinaus braucht es die Förderung niedrigwasseroptimierter Schiffe, wie sie im
174 Bund besteht und erfreulicherweise auf 50 Millionen Euro ausgeweitet wurde. Eine
175 anpassungsfähige Flotte sichert Transportkapazitäten das ganze Jahr über.

176 Unsere Forderungen und Maßnahmen für unsere Wasserstraßeninfrastruktur in NRW:

- 177 • Priorisierung von Projekten mit hoher wirtschaftlicher Bedeutung
- 178 • Förderung niedrigwasseroptimierter Schiffe

179 Eine Infrastruktur, die hält was sie verspricht

180 Die Lage unserer Verkehrsinfrastruktur ist ernst. Die Herausforderungen für
181 einen klima- und umweltfreundlichen Umbau sind groß. Die Chancen aber auch! Wir
182 GRÜNE NRW stellen uns der Verantwortung mit klaren Handlungsprinzipien und
183 machen uns dabei ehrlich.

184 Egal ob für Brücken, Straßen, Schienen, Wasserwege, Rad- oder Fußwege: Wir
185 wissen, Geld und Personal sind knapp. Deshalb fordern wir, in Land und Bund
186 klare Priorisierungen vorzunehmen. Dabei setzen wir auf Erhalt vor Neubau bei
187 Straßen und den zukunftsfesten Ausbau unserer Schienen, Wasserwege, Rad- und
188 Fußwege. Unsere Verkehrsinfrastruktur braucht außerdem langfristige
189 Finanzierungssicherheit. Dafür ist es notwendig, Alternativen zur jährlichen
190 Haushaltsfinanzierung zu stärken.

191 Wir GRÜNE NRW stehen für eine nachhaltige, zukunftsfähige und teilhabeschaffende
192 Mobilitätspolitik. Denn eine funktionierende Infrastruktur erhöht das Vertrauen
193 in staatliches Handeln. So können wir außerdem den Klimaschutz vorantreiben, die

194 wirtschaftliche Grundlage unseres Bundeslandes stärken und die Lebensqualität
195 aller verbessern.

196 Eine Mobilitätswende bedeutet neben Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur
197 noch viel mehr und daran arbeiten wir: Wir machen unseren ÖPNV attraktiver.
198 Damit er zuverlässig fährt und bezahlbar bleibt, mit einer einfachen
199 Ticketstruktur, einer langfristigen, gesicherten Finanzierung des
200 Deutschlandtickets und der für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur
201 notwendigen Investitionen. Wir kommen wieder zuverlässiger an, wenn wir den
202 Fach- und Arbeitskräftemangel bekämpfen und für gute Arbeitsbedingungen sorgen,
203 gerade beim Fahrpersonal. Wir kommen schneller ans Ziel, wenn wir in NRW die
204 Digitalisierung ausbauen und so unsere Verkehrsströme besser organisieren, auf
205 eine intelligente Ampelschaltung für den Busverkehr setzen und smarte Logistik
206 stärken.

Begründung

erfolgt mündlich