

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

Gremium:	Landesdelegiertenkonferenz
Beschlussdatum:	29.06.2024
Tagesordnungspunkt:	4. Brücken, Straßen, Schienen: Eine Infrastruktur, die hält, was sie verspricht.

### Antragstext

- 1 Brücken, Schienen, Straßen: Eine Infrastruktur, die hält, was sie verspricht.
- 2 Wir brauchen Ehrlichkeit in der Verkehrspolitik. Denn Fakt ist: Unsere
- 3 Verkehrsinfrastruktur ist in keinem guten Zustand. Brücken, Straßen, Gehwege
- 4 oder Schienen wurden jahrzehntelang nicht ausreichend saniert und bröckeln uns
- 5 weg. Die Infrastruktur wurde auf Verschleiß betrieben. Das Ergebnis sind
- 6 gesperrte Brücken mit Staus und kilometerlangen Umleitungen, kaputte und
- 7 überlastete Schienenwege, die den Bahnverkehr kaum mehr berechenbar machen. Viel
- 8 zu lange hat die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte innovative – und
- 9 prinzipiell gute – Ideen ins Schaufenster gestellt, oder gerade im Straßenbau
- 10 Neu- und Ausbauträumen nachgegangen, ohne zuvor ihre Hausaufgabe zu erledigen:
- 11 Die Infrastruktur auf ein wirklich stabiles Fundament zu stellen.
- 12 Das holen wir GRÜNE NRW jetzt nach. Wir machen die Verkehrsinfrastruktur
- 13 zukunftsfest und sagen: Erhalt vor Neubau. So nutzen wir finanzielle und
- 14 personelle Ressourcen effizient, insbesondere wenn Geld und Arbeitskräfte knapp
- 15 sind. Wir werden uns konsequent auf die Erhaltung und die zukunftsgerechte
- 16 Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur konzentrieren.
- 17 Die Weiterentwicklung der Infrastruktur schafft die Grundlage für eine
- 18 Verkehrswende, die leistungsfähige Verkehrswege mit Klima- und Umweltschutz in
- 19 Einklang bringt. Nur mit einer intakten und zukunftsgerechten Infrastruktur
- 20 werden wir die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen können.
- 21 Wir stärken die Schiene, den ÖPNV und den Radverkehr, damit alle Menschen in NRW
- 22 ihren Alltag bewältigen, zur Arbeit oder in die Schule kommen können - in
- 23 Städten und auf dem Land.
- 24 Besonders im ländlichen Raum braucht es mehr Angebote. Wir behalten die
- 25 unterschiedlichen Lebensrealitäten im Blick, sehen sie als Chance und binden sie
- 26 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 Eine erfolgreiche Umsetzung der Sanierung unserer Brückeninfrastruktur in NRW  
70 gelingt nur in einer konstruktiven Zusammenarbeit zwischen Bund, Land, Kommunen  
71 sowie im engen Austausch mit den betroffenen Akteur\*innen aus Wirtschaft und  
72 Gesellschaft sowie den Menschen vor Ort.

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

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

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

88 Für ein Schienennetz, das uns verlässlich ans Ziel bringt

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

99 Für die Sanierung und den Ausbau der Schiene steht durch die Beschlüsse der  
100 Ampelkoalition so viel Geld wie noch nie zur Verfügung – und reicht dennoch  
101 nicht aus, um das Schienennetz im erforderlichen Umfang auszubauen und zu  
102 modernisieren. Der Deutschlandtakt ist gefährdet.

103 Auch die Kapazitäten des NRW-Bahnnetzes reichen nicht mehr aus. Um künftigen  
104 Generationen eine intakte und funktionierende Infrastruktur zu überlassen sowie  
105 die im Koalitionsvertrag für NRW vereinbarten Ausbauziele für den Nahverkehr zu  
106 erreichen, braucht die Schieneninfrastruktur weitere Mittel und neue Wege der  
107 Finanzierung. Deshalb machen wir GRÜNE NRW uns für die Einrichtung eines  
108 Verkehrswende- und Sanierungsfonds für die Infrastruktur stark. So gelingt es,  
109 verlässlich die benötigten Investitionsmittel bereitzustellen, sodass  
110 Bauarbeiten nach Plan laufen und nicht durch wiederholte Finanzlücken ins  
111 Stocken geraten. Wir prüfen den Einsatz privater Mittel, durch die sich Menschen  
112 und Unternehmen an der Erneuerung unseres Landes aktiv beteiligen können.  
113 Projekte der Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) dagegen haben in der  
114 Vergangenheit oft gezeigt, dass sie keinen sinnvollen Beitrag zur Finanzierung  
115 und Durchführung von Verkehrsinfrastrukturprojekten leisten. Die Bindung eines  
116 wesentlichen Teils der Einnahmen aus der LKW-Maut für die Finanzierung der  
117 Schieneninfrastruktur ist ein großer Erfolg und ermöglicht eine Refinanzierung  
118 innerhalb der Verkehrsträger. Daran wollen wir anknüpfen.

119 Die Entscheidung der Deutschen Bahn AG, dringend notwendige Sanierungen der  
120 wichtigsten Strecken anzupacken und mit Korridor-Sanierungen zu bündeln, ist ein  
121 neuer und begrüßenswerter Ansatz. Wiederholende Streckensperrungen sind damit  
122 hoffentlich Vergangenheit. Für eine funktionierende Infrastruktur ist eine  
123 Beteiligung des Bundes an der Finanzierung sowie Organisation der Umleitungs-  
124 und Ersatzverkehre unabdingbar. Dazu zählen auch die Bahnhofsgebäude und  
125 Maßnahmenbündelungen.

126 Um dem Fachkräftemangel im SPNV entgegenzuwirken, sollte in der Infrastruktur  
127 die Voraussetzung für einen höheren Automatisierungsgrad geschaffen werden.

128 Besonders bei Fahrplanabweichungen während der Sanierungsarbeiten sind  
129 zuverlässige Echtzeitinformationen an den Stationen und digital in den Apps von  
130 hoher Bedeutung. Wir begrüßen, dass die Fahrgastinformation an den Bahnhöfen  
131 bereits sukzessive modernisiert wird, und machen zuverlässige und transparente  
132 Echtzeitinformationen zur Priorität. Uns ist klar: wenn der Betrieb nicht stabil  
133 läuft, ist es für die Fahrgäste umso wichtiger zu wissen, wann und wo ihr Zug  
134 wirklich kommt.

135

136 Unsere Forderungen und Maßnahmen für bessere Schieneninfrastruktur in NRW:

- 137 • Erhöhung der Mittel und Planungskapazitäten für Schienensanierung und -  
138 ausbau
- 139 • Finanzierung für Digitalisierung und Elektrifizierung
- 140 • Einrichtung eines Infrastruktursanierungsfonds
- 141 • Langfristige Finanzierungssicherheit für Schienenprojekte
- 142 • Verwendung der LKW-Maut zur Schienenfinanzierung
- 143 • Prüfung privater Finanzierungsbeiträge
- 144 • Unterstützung der DB bei Streckensanierungen
- 145 • Bundesbeteiligung an Umleitungs- und Ersatzverkehren

146 Mit Rad und zu Fuß sicher ankommen

147 Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel, auch dank der  
148 Verbreitung von Pedelecs, in Städten und in ländlichen Regionen. Damit noch mehr  
149 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, braucht es eine sichere Infrastruktur.  
150 Dazu zählt auch das sichere Abstellen und Laden von Fahrrädern. Zuegeparkte oder  
151 fehlende Radwege stellen ein Sicherheitsrisiko für Radfahrer\*innen und  
152 Fußgänger\*innen dar. Fehlt eine sichere Fahrradinfrastruktur, scheitert die  
153 Fahrradmobilität. Jeder Weg, der mit dem Fahrrad statt dem Auto zurückgelegt  
154 wird, entlastet unsere Straßen, ist zudem gut für Klima und Gesundheit. In der  
155 aktuellen Wahlperiode werden wir GRÜNE im Land Nordrhein-Westfalen entscheidende  
156 Weichen stellen. Auf Grundlage des 2021 beschlossenen Fahrrad- und  
157 Nahmobilitätsgesetzes werden zum ersten Mal in der Geschichte ein  
158 Radschnellverbindungs-Bedarfsplan und ein landesweites Radvorrangrouten-Netz  
159 definiert. Beide Pläne bilden die Grundlage für die Projektpriorisierung und -

160 Finanzierung durch das Land. NRW hat Strukturen geschaffen, die den Radwegebau,  
161 die Sanierung sowie Unterhaltung beschleunigen und verbessern. Mit der  
162 Förderrichtlinie Nahmobilität gibt es eine verlässliche Finanzierung für  
163 kommunale Fahrrad-Projekte.

164 Fußwege müssen sicher sein. Auch das ist Aufgabe einer seriösen  
165 Infrastrukturpolitik. Unsere Straßen sind beengt. Gerade für Menschen, die einen  
166 Rollator oder Rollstuhl nutzen oder einen Kinderwagen schieben, sind Bordsteine  
167 oder zugeparkte Fußwege Barrieren für Teilhabe und Freiheit. Barrierefreiheit  
168 muss außerdem vom Fußweg an die Haltestelle und in den ÖPNV hinein nahtlos  
169 gegeben sein. Auf kommunaler Ebene arbeiten wir in den Räten, Kreistagen,  
170 Bezirksvertretungen und Rathäusern für einen öffentlichen Raum für alle. Dafür  
171 braucht die kommunale Ebene Instrumente und Entscheidungsfreiheit, sowie eine  
172 Reform des Straßenverkehrsrechts.

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

- 174 • Verstärkte Sanierung von Radwegen
- 175 • Radschnellverbindungs-Bedarfsplan
- 176 • Landesweites Radvorrangrouten-Netz
- 177 • Förderrichtlinie Nahmobilität
- 178 • Gestaltung des öffentlichen Raumes für alle
- 179 • Bauliche Maßnahmen für komfortable, sichere und barrierefreie Wege und  
180 Straßenquerungen

## 181 Für den Schiffsverkehr

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

192 Unsere Forderungen und Maßnahmen für unsere Wasserstraßeninfrastruktur in NRW:

- 193 • Priorisierung von Projekten mit hoher wirtschaftlicher Bedeutung
- 194 • Förderung niedrigwasseroptimierter Schiffe

## 195 Eine Infrastruktur, die hält was sie verspricht

196 Die Lage unserer Verkehrsinfrastruktur ist ernst. Die Herausforderungen für  
197 einen klima- und umweltfreundlichen Umbau sind groß. Die Chancen aber auch! Wir

198 GRÜNE NRW stellen uns der Verantwortung mit klaren Handlungsprinzipien und  
199 machen uns dabei ehrlich.

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

207 Wir GRÜNE NRW stehen für eine nachhaltige, zukunftsfähige und teilhabeschaffende  
208 Mobilitätspolitik. Denn eine funktionierende Infrastruktur erhöht das Vertrauen  
209 in staatliches Handeln. So können wir außerdem den Klimaschutz vorantreiben, die  
210 wirtschaftliche Grundlage unseres Bundeslandes stärken und die Lebensqualität  
211 aller verbessern.

212 Eine Mobilitätswende bedeutet neben Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur  
213 noch viel mehr und daran arbeiten wir: Wir machen unseren ÖPNV attraktiver.  
214 Damit er zuverlässig fährt und bezahlbar bleibt, mit einer einfachen  
215 Ticketstruktur, einer langfristigen, gesicherten Finanzierung des  
216 Deutschlandtickets und der für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur  
217 notwendigen Investitionen.

218 Der Vorteil von ausgebauten SPNV-Kapazitäten kann nur dann ausgeschöpft werden,  
219 wenn ausreichend Fahrpersonal vorhanden ist. Bereits heute haben wir mit  
220 Fahrer\*innenmangel zu kämpfen. Wir kommen wieder zuverlässiger an, wenn wir den  
221 Fach- und Arbeitskräftemangel bekämpfen und für gute Arbeitsbedingungen sorgen,  
222 gerade beim Fahrpersonal. Wir kommen schneller ans Ziel, wenn wir in NRW die  
223 Digitalisierung ausbauen und so unsere Verkehrsströme besser organisieren, auf  
224 eine intelligente Ampelschaltung für den Busverkehr setzen und smarte Logistik  
225 stärken.