

Innovation statt Ideologie – Unsere Ideen für die Verkehrspolitik von Morgen

Nordrhein-Westfalen ist in verkehrspolitischer Hinsicht ein Land der Extreme. Kein Flächenland in Deutschland ist im Durchschnitt dichter besiedelt, keines hat mehr Großstädte oder mehr tägliche Pendlerbewegungen und leider auch keines so viele Staukilometer. Unser Land ist geprägt von großen Unterschieden, beheimatet gleichzeitig die größte Metropolregion Deutschlands und ausgedehnte ländliche Räume. Wir sind ein entscheidendes Transitland für internationalen Güterverkehr, wichtiger Industriestandort, Heimat von sechs internationalen Flughäfen und mehreren bedeutenden Güterhäfen, einschließlich des größten Binnenhafens Europas.

Auf den Straßen, Schienen und Flüssen in NRW bewegt sich viel; in der schwarz-grünen Verkehrspolitik der Landesregierung bewegt sich dagegen viel zu wenig. Nordrhein-Westfalen schickt Bundesmittel für den Straßenerhalt nach Berlin zurück, tritt bei der Planung neuer Straßen praktisch auf der Stelle und steckt Geld lieber in die Subventionierung von Ticketpreisen, statt in die Weiterentwicklung des Schienennetzes für den ÖPNV.

Freiheit bedeutet für uns Freie Demokraten, dass jeder selbst entscheiden kann, auf welche Art und Weise er sich fortbewegen möchte. Um den hohen, unterschiedlichen und nach allen Prognosen auch in Zukunft weiterhin wachsenden Anforderungen an Personen- und Güterverkehr jeder Art gerecht zu werden, braucht es alle Verkehrsträger. Vor allem aber braucht es mehr Freiräume für neue Verkehrskonzepte und mehr Lust an technologischer Innovation. Wir setzen auf eine Verkehrspolitik, die modern, marktwirtschaftlich und ideologiefrei ist. Das hier sind unsere Ideen für die Verkehrspolitik von Morgen:

1. Baustellen überwinden

Statt pauschal Sanierung und Neubau auf der Straße gegeneinander auszuspielen, wollen wir die **Planungsprogramme für Sanierung und Neubau an Landes- und Bundesstraßen organisatorisch zusammenführen**. Das Ziel muss sein, im Kontext einer jeweiligen Maßnahme den größtmöglichen Nutzen für den Verkehrsfluss und die Langlebigkeit der Infrastruktur aus dem eingesetzten Kapital zu ziehen – im urbanen genauso wie im ländlichen Raum. Dazu gehört auch eine solide Datenbasis. Bis 2032 müssen alle Brücken in Baulast des Landes mit moderner Sensorik ausgestattet sein, die in Echtzeit Belastungen misst und Prognosen für Verschleiß und notwendige Instandsetzungen erlaubt. Ausschreibungen für Infrastrukturprojekte sollen in Zukunft verstärkt funktional vergeben werden, Planungs- und Genehmigungsverfahren wollen wir vereinfachen, bspw. durch den Verzicht auf Umweltverträglichkeitsprüfungen beim An- oder Umbau gleichartiger, neuer Verkehrsinfrastruktur an oder im direkten Umfeld von bestehender Verkehrsinfrastruktur sowie durch die Einführung einer zentralen, flächendeckenden und einheitlich digitalen Bauakte.

Damit auch umfangreiche Baustellen in Zukunft nicht gleich die Vollsperrung einer ganzen Verkehrsverbindung nach sich ziehen, setzen wir uns für die **Nutzung mobiler Baustellenbrücken** (bspw. ASTRA Bridge) und verschiebbare Mittelbarrieren (bspw. Road Zipper) in Nordrhein-Westfalen ein. Diese ermöglichen das Abwickeln des Verkehrs über die Baustelle hinweg und können flexibel über die einzelnen Bauabschnitte verschoben werden.

Auf der Schiene beseitigen wir zuerst kleine Engpässe, die große Auswirkungen haben: zusätzliche Weichen, bessere Signale, längere Bahnsteige. Wir digitalisieren das Netz schrittweise mit moderner Leit- und Sicherheitstechnik. Zur Verbesserung der Fahrpläne und der Erhöhung der realistischen Pünktlichkeit soll nicht mehr auf alleinige Computer-Simulation unter besten Bedingungen zurückgegriffen werden, sondern weitere Umstände wie beispielsweise Laub oder Feuchtigkeit auf den Schienen einfließen. Die

ausführenden Bahnunternehmen sollen in die Erstellung des Fahrplanes eingebunden sein, um fundierte Einschätzungen der Machbarkeit abgeben zu können. Um die Belastung der Schiene zu reduzieren, sollen weitere Bahntrassen gebaut werden. Mindestens eingleisige Bahntrassen sollen auf zwei Gleise ausgebaut werden. Damit wird ein höherer Durchsatz möglich gemacht und die Bahn wird insbesondere für den Gütertransport attraktiver.

2. Digital first, Stau second

Es gibt viele Schnittmengen zwischen Verkehrs- und Digitalpolitik. Das beginnt mit dem Aufbau eines flächendeckenden Mobilfunknetzes -mit der zu dem Zeitpunkt neuesten verfügbaren Technologie- entlang von Schienen und Straßen und dem sinnvollen Einsatz von künstlicher Intelligenz. Bis zum Ende der kommenden Landtagswahlperiode 2032 wollen wir nicht nur, dass die Geschwindigkeitsregelungen auf allen Bundes- und Landesstraßen in NRW dynamisch und KI-gestützt festgelegt werden, auch **alle Ampeln an Landes- und Bundesstraßen in unserem Land sollen ihr Verhalten flexibel an die Verkehrslage anpassen** können, um Verkehrsfluss und -sicherheit zu erhöhen. KI soll zudem zukünftig dazu eingesetzt werden, die jeweilige Auslastung und Baufähigkeit der Infrastruktur zu prüfen und die Planung neuer Verbindungen zu unterstützen.

Nordrhein-Westfalen steht vor der Aufgabe, den nächsten Technologiesprung im Bereich Verkehr aktiv mitzugestalten. Neue Entwicklungen wie Drohnen, Flugtaxis und selbstfahrende Fahrzeuge können entscheidend dazu beitragen, Mobilität effizienter und sicherer zu gestalten. Wir wollen auch für NRW Modellprojekte in diesen Bereichen realisieren. Parallel dazu eröffnen moderne digitale Lösungen Chancen für mehr Transparenz und bessere Steuerung des Verkehrs. Die dafür nötigen Systeme arbeiten über offene Schnittstellen zusammen. Wir vermeiden Abhängigkeiten von einzelnen Herstellern, zum Beispiel durch Ausstiegsklauseln. Im Bundesrat muss sich NRW für eine deutliche **Verschlinkung des Rechtsrahmens für autonomes Fahren nach amerikanischem Vorbild** stark machen. Das Land sollte zudem gezielt die Erforschung des autonomen Bahnverkehrs fördern, um dem bestehenden und weiterhin wachsenden Lokführermangel zu begegnen. Künstliche Intelligenz soll im Fahrplanwesen unterstützen und durch Echtzeitdaten verlässliche Informationen über Züge und Busse liefern und über eine zentrale Schnittstelle zur Verfügung stellen. Angesichts wachsender digitaler Vernetzung in allen Bereichen des Verkehrs setzen wir zudem einen klaren Schwerpunkt auf Cybersicherheit, um die Systeme zuverlässig vor Angriffen zu schützen.

Mobilität ist insbesondere in Großstädten vernetzt und geprägt von häufigen Wechseln der Verkehrsträger. Um diese Verbindung zu fördern, wollen wir es Anbietern einfacher machen, **Mobilitätsangebote über gemeinsame Plattformen (Mobility-Apps) vernetzt anzubieten**. Dazu setzen wir auf die flächendeckende und gebührenfreie Bereitstellung von Schnittstellen für private Anbieter zu den Verkehrsdaten des ÖPNV, aber auch zu Live-Verkehrsdaten, wo vorhanden.

3. Smarte Sicherheit im ÖPNV

Ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr lebt nicht nur von Taktung und Preis, sondern auch von einem sicheren Gefühl bei allen Fahrgästen – zu jeder Zeit und an jedem Ort. Sicherheit ist dabei kein Gegensatz zu Freiheit, sondern ihre Voraussetzung. Wir wollen, dass moderne Technik den ÖPNV zu einem Raum macht, in dem sich alle Menschen selbstbestimmt bewegen können.

Dazu setzen wir auf innovative Lösungen: eine **flächendeckend gute Beleuchtung von Stationen und Haltestellen**, den gezielten Einsatz von Videobeobachtung an Gefährdungsschwerpunkten sowie digitale Anwendungen wie „SafeNow“, mit der sich in Sekunden Sicherheitspersonal lokalisieren und alarmieren lässt. Erfolgreiche Pilotprojekte müssen in die Fläche getragen und dauerhaft etabliert werden, statt nach kurzer Zeit zu verschwinden.

4. Reallabore Mobilität und zentraler Überblick

Innovationen entstehen durch das Ausprobieren neuer Ideen. Wir wollen Kommunen ermöglichen, sich auf den temporären Status als 'Reallabor Mobilität' zu bewerben. Diese Reallabore sollen weitestgehend von gesetzlichen Vorschriften und komplizierten Planungsverfahren befreit, **neue Verkehrskonzepte, technische Lösungen und Entwicklungen (wie das autonome Fahren) testen** dürfen. Dadurch gewinnen wir nicht nur Erkenntnisse über die jeweils getesteten Ideen, sondern auch über die mögliche Redundanz gewisser Regularien.

Eine kleine, schlagkräftige Projektgruppe im Land hilft bei schwierigen Vorhaben und darf Vorschläge für Entbürokratisierung machen, um die Erkenntnisse der Reallabore zentral zu nutzen. Ein öffentliches Mobilitäts-Dashboard zeigt Reisezeiten, Störungen, Sperrungen und den Fortschritt der wichtigsten Bauprojekte. Ein Pendler-Panel fragt regelmäßig die Nutzerinnen und Nutzer nach Erfahrungen.

5. Mobil in der Stadt UND auf dem Land

Nordrhein-Westfalen ist nicht nur eine Metropolregion, sondern auch ein Land der kurzen und langen Wege. Während sich im Ruhrgebiet und im Rheinland Millionen Menschen täglich zwischen Wohnort, Arbeitsplatz und Freizeit bewegen, sind viele ländliche Regionen weiterhin stark auf den Individualverkehr angewiesen. Eine moderne Verkehrspolitik darf diese Unterschiede nicht ignorieren, sondern muss sie produktiv verbinden.

Unser Ziel ist ein Mobilitätssystem, das Stadt und Land zusammendenkt und verschiedene Verkehrsträger intelligent miteinander verknüpft. Bahnhöfe und Haltepunkte spielen dabei eine zentrale Rolle. Sie sind nicht nur Orte des Umsteigens, sondern können zu echten Mobilitätsknoten werden, an denen unterschiedliche Verkehrsmittel zusammenfinden.

Deshalb setzen wir uns für eine **Stationsoffensive** ein, die ausgewählte Bahnhöfe und Haltepunkte systematisch zu modernen **Mobilitätshubs** weiterentwickelt. Dort sollen Angebote wie sichere Fahrradabstellanlagen, Park/Bike and Ride-Angebote, Carsharing, Ladeinfrastruktur, Paketstationen oder Nahversorgung gebündelt werden. Ziel ist es, das Umsteigen zwischen Verkehrsträgern so einfach und attraktiv wie möglich zu machen.

Insbesondere in ländlichen Regionen braucht es darüber hinaus neue Wege, Mobilität zu organisieren. Über Linienverkehre hinaus wollen wir flexible und digitale Mobilitätsangebote stärken. On-Demand-Verkehre, Sharing-Modelle und autonome Zubringer können eine sinnvolle Ergänzung zu klassischen Bus- und Bahnangeboten darstellen, wenn sie in ein verlässliches Gesamtsystem im Sinne von **Mobility as a Service** integriert werden.

Dabei soll der Grundsatz gelten, dass **Mobilitätspolitik insbesondere im ländlichen Raum nicht gegen das Auto** organisiert wird. Vielmehr wollen wir Alternativen schaffen, die den Umstieg attraktiv machen und gleichzeitig individuelle Mobilität weiterhin ermöglichen. Ein entscheidendes Ziel bleibt dabei die Verbesserung der Erreichbarkeit. Jeder Haushalt im ländlichen Nordrhein-Westfalen soll innerhalb von fünf Kilometern Zugang zu einem hochwertigen Mobilitätsknoten erhalten, an dem unterschiedliche Verkehrsangebote gebündelt werden. So entsteht ein Verkehrssystem, das im städtischen und ländlichen Raum Mobilitätsfreiheit schafft.

6. NRW liefert!

Nordrhein-Westfalen ist nicht nur ein dicht besiedeltes Bundesland, sondern auch eines der wichtigsten Transitländer Europas. Ein erheblicher Teil des internationalen Güterverkehrs zwischen Nordseehäfen, Industrieregionen und Südeuropa verläuft über Straßen, Schienen und Wasserstraßen unseres Landes. Diese Rolle bringt NRW trotz großer wirtschaftlicher Vorteile, erhebliche Belastungen für Infrastruktur, Pendlerverkehr und Anwohner mit sich.

Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik muss deshalb dafür sorgen, dass Nordrhein-Westfalen seine Rolle als

Logistikstandort behält, ohne dass der Transit den regionalen Personenverkehr ausbremst. Dazu braucht es eine bessere Organisation der Güterströme, leistungsfähige Infrastruktur und eine stärkere internationale Abstimmung.

Ein zentraler Ansatzpunkt ist dabei die **Entflechtung von Güter- und Personenverkehr** auf besonders belasteten Korridoren durch Bypass-Infrastruktur. Zusätzliche Gleise, leistungsfähigere Trassen und gezielte Umfahrungen können dafür sorgen, dass internationale Schienengüterverkehre nicht länger in Konkurrenz zu S-Bahn- und Regionalverbindungen stehen. Darüber hinaus wollen wir den Güterverkehr mit allen Verkehrsträgern zeitlich besser organisieren. Insbesondere in der Nacht bietet sich hier Potenzial, ohne zusätzliche Flächen zu verbrauchen.

Gleichzeitig muss Nordrhein-Westfalen seine Rolle als logistischer Knotenpunkt konsequent weiterentwickeln. Häfen, Terminals, Flughäfen und Logistikzentren müssen stärker miteinander vernetzt werden, damit Güter effizient zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße wechseln können. Der Rhein spielt dabei eine besondere Rolle. Als wichtigste Binnenwasserstraße Europas ist er ein zentraler Bestandteil der europäischen Logistik. Niedrigwasserperioden der letzten Jahre haben jedoch gezeigt, wie anfällig diese Infrastruktur sein kann. Nordrhein-Westfalen sollte deshalb die **Rheinvertiefung (Abladeoptimierung) auf der gesamten Länge des Rheins** betreiben.

Schließlich braucht ein Transitland wie Nordrhein-Westfalen auch eine stärkere internationale Zusammenarbeit. Gemeinsam mit den Niederlanden, Belgien, dem Bund und den großen Logistikakteuren wollen wir die Entwicklung der europäischen Güterkorridore aktiv mitgestalten und dafür sorgen, dass Nordrhein-Westfalen auch in Zukunft ein leistungsfähiger und moderner Logistikstandort bleibt.