

Diskussionspapier der Arbeitsgruppe „Allianz für Infrastruktur“ des Landesvorstandes der NRWSPD

„Allianz für Infrastruktur schaffen“

In Nordrhein-Westfalen liegt das wirtschaftliche Zentrum Deutschlands. Mit mehr als 17 Millionen Einwohnern ist es das bevölkerungsreichste Bundesland. Lokalisiert im wichtigsten europäischen Wirtschaftsraum, umgeben von zahlreichen Wirtschaftsstandorten und geprägt durch eine hohe Dichte an Verkehrsnetzen, gehört das Transitland Nordrhein-Westfalen zu den am stärksten urbanisierten Räumen Europas. Mehr als 30% der deutschen Großstädte liegen in dieser dicht besiedelten Region. Mit rund zehn Millionen Menschen zählt der Ballungsraum Rhein-Ruhr zu den größten Metropolregionen der Welt.

Um einen funktionierenden Austausch von Waren und Dienstleistungen in NRW zu gewährleisten und zu verbessern ist eine gut ausgebaute Infrastruktur dringend erforderlich. Mobilität ist für eine Beteiligung an einer vernetzten Wirtschaftswelt unabdingbar.

Nicht nur aus diesen Gründen ist gerade für Nordrhein-Westfalen eine gut ausgebaute und funktionierende Infrastruktur von großer Bedeutung. Darüber hinaus ist die weitere Entwicklung unserer Infrastruktur eine industriepolitische Aufgabe. Der Effizienz-Umbau der Infrastruktur wird durch die zunehmende Verstädterung der Lebensformen einer der globalen Leitmärkte der Zukunft sein. Die Vielzahl der Unternehmen die für den Infrastrukturaus- und -umbau Technologien, fertige Produkte, Materialien, Stoffe, Dienstleistungen, Beratungen, Planungen und Finanzierungen liefern ist beachtlich hoch.

Infrastrukturpolitik dient somit nicht nur dem Erhalt der infrastrukturellen Vorleistung für unsere Wirtschaftskraft, sondern sie ist Motor für Innovation und Nachhaltigkeit.

Der demographische Wandel und die sich daraus ergebende Entwicklung hin zu einer immer älter werdenden Bevölkerung wirken sich ebenfalls auf die Verkehrsleistungen, gerade des Personenverkehrs aus. Entsprechend der demographischen Entwicklung müssen ein Rück- sowie ein Ausbau der Infrastruktur ermöglicht werden.

Mobilität bringt jedoch nicht nur positive, sondern auch negative Aspekte mit sich. Lärm- und Luftbelastungen sind häufig die Ursache für Kritik und können die Gesundheit gefährden. Ziel ist es eine breite Akzeptanz für Mobilität und Infrastruktur zu schaffen. Lärmschutzwände und erneuerbare Energien sind beispielsweise Möglichkeiten den negativen Effekten der Mobilität entgegenzuwirken.

Fakt ist aber, wer auf erneuerbare Energien setzt, benötigt Stromleitungen. Wer den Handel auf den Wasserstraßen ausbauen möchte, benötigt intakte und leistungsfähige Kanäle und Häfen. Wer das Zusammenleben der Menschen und unsere Wirtschaft stärken möchte, benötigt eine funktionierende Infrastruktur.

1. Güterverkehr

Nordrhein-Westfalen ist die Güterdrehscheibe in Europa. Unser Bundesland hat sich als zentraler Knotenpunkt für die globalen Export- und Importströme entwickelt. Die Dynamik des Welthandels, sowie die Explosion der Varianten- und Teilvielfalt in der Produktion, haben zu einem stetigen Ansteigen der Gütermengen geführt. Die Logistik ist mit dieser Entwicklung zu einer Kernfunktion des Welthandels aufgewachsen und in unserem

Bundesland ein wesentlicher Wirtschafts- und Arbeitsplatzfaktor. Alle Bemühungen zur weiteren Entwicklung unserer Infrastruktur müssen darauf ausgerichtet sein, diese Funktion im Welthandel weiter zu stützen. Der internationale Kostendruck in den vergangenen Jahrzehnten hat allerdings auch zu einer kleinen/knappen Lagerhaltung bei den in Deutschland produzierenden Unternehmen (just in time) geführt. Unsere Autobahnen sind durch die vielen LKWs mittlerweile zum größten beweglichen Warenlager geworden.

Die deutschen Nordseehäfen haben ihren logistischen Schwerpunkt des Warenumschlages für den Markt Berlin und die benachbarten Regionen, den skandinavischen und osteuropäischen Raum, was insbesondere für Hamburg, als den größten deutschen und den drittgrößten europäischen Nordseehafen mit der Elbanbindung gilt. In Wilhelmshaven entsteht mit dem JadeWeserPort im Nordwesten Deutschlands ein Tiefwasserhafen mit kurzen Distanzen für seewärtige Verteilerverkehre mit den Ländern in Skandinavien, Finnland und den neuen EU-Mitgliedstaaten im Ostseeraum sowie Russland. Der JadeWeserPort wird ein wichtiger Teil der transeuropäischen „Motorways of the Seas“ und wird zukünftig auch den Güterverkehr durch und in NRW mitbestimmen. Die zukünftige Umschlagkapazität ist auf 2,7 Mio. TEU (Standardcontainer) pro Jahr ausgelegt.

Aber auch die Seehafengruppe Bremen/ Bremerhaven spielt eine bedeutende Rolle im Containerverkehr und die dadurch auch für NRW entstehenden Transit- und Lieferverkehre.

Die zentrale Lage von NRW zwischen den Nordseehäfen und dem Hinterland; nach Öffnung der Grenzen unserer östlichen Nachbarn, hat die Funktion als Transitlandes noch vergrößert. Die kurzen Landwege zwischen den ZARA-Häfen, den belgischen Häfen Zeebrügge und Antwerpen sowie den niederländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam, zum größten europäischen Binnenhafen in Duisburg und zu den Rheinhäfen der Hafengemeinschaft Köln/Düsseldorf/Neuss und dem dichten Netz der Produktionsstätten einerseits und dem großen Nachfragemarkt andererseits sind wichtig für die Warenströme und Verkehre.

Um die Rolle des Duisburger Hafens für die weitere Entwicklung unserer Logistikregion zu stärken, ist es erforderlich die Anteile des Bundes in öffentlicher Hand zu halten.

Die Autobahnen in NRW sind an ihre Belastungsgrenzen gekommen. Wir benötigen einen Masterplan Mobilitätsinfrastruktur der den notwendigen Ausbau von Landesstraßen und Bundesautobahnen priorisiert und mit einem Einstieg in alternative verbundene Mobilitätskonzepte aktiv kombiniert. In wieweit der Neu- und Ausbau aus ökonomischen und ökologischen Gründen zweckmäßig ist, wird in diesem Zusammenhang zu klären sein.

Die Prognosen sagen eine weitere Steigerung des Güterverkehrs auf der Straße von 60 bis 80 % des bisherigen Verkehrs für die nächsten 10 bis 20 Jahre vorher.

Diese wachsenden Warenströme können nur durch eine deutliche Verlagerung auf die Wasserstrasse und das Schienennetz bewältigt werden. Dies steht auch im Einklang mit den Zielen der von der EU angestrebten zukünftigen Verkehrspolitik.

Mit dem Rhein als Wasserstraße steht die preiswerteste Lösung zur Verfügung. Der Rhein ist als Verkehrsweg nur zu etwa 30 % ausgelastet. Wichtigster Verkehrsträger wird in naher Zukunft die Schiene sein.

Hierzu bedarf es endlich des Ausbaues der niederländisch-deutschen Betuwe-Linie. Die Deutsche Bahn AG sowie der Bund stehen in hoher Verantwortung, den Ankündigungen und vertraglicher Grundlagen auch Taten folgen zulassen. Der Ausbau auf deutscher Seite muss endlich fertiggestellt werden und zwar auf dem höchsten technischen Niveau mit der geringsten Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner. Lärmvermeidung und Lärmschutz sowie die notwendigen Über- und Unterführungen sind dabei dringend geboten.

Die Realisierung des Eisernen Rheins ist ein weiteres wichtiges Projekt, was einer Lösung zu geführt werden muss. Es bindet in optimaler Weise den Hafen Antwerpen an den Hafen Duisburg und - mit dem geplanten Abzweig - auch die Region Köln, insbesondere an das Güterverteilzentrum Köln Eifeltor und den geplanten Godorfer-Hafen als Containerhafen an. Nach erfolgter Ertüchtigung und Elektrifizierung der Montzen-Route auf belgischer Seite muss auf deutscher Seite der Ausbau des dritten Gleises zwischen Aachen und Düren vorangetrieben werden.

Private Investoren planen in Düren ein Güterverteilzentrum mit elektrifizierten 700 Meter langen Bahnsteigen, was erhebliche Zeitvorteile hat, da Rangierarbeiten mit Dieselloks entfallen. Sie wollen von dort aus Waren in das Ruhrgebiet (Entfernung: 1 ½ Stunden) in den Raum Köln (Entfernung: 1 Stunde) und in den Raum Rhein-Main (Entfernung: 1 ½ Stunden) weiterverteilen.

Der Hafen Antwerpen hat noch geringe Lagerkapazitäten für Container, indem er einige Dörfer in der Randlage umsiedeln kann. Der Hafenverwaltung Antwerpen ist trotz dieser Ausbaumöglichkeiten daran gelegen, die Güter (Container) gar nicht erst zwischenzulagern, sondern durch direktes Umladen vom Seeschiff auf Schiene, LKW und Binnenschiff die Güter ins Hinterland/Transitweg zu schicken. Dies spart Zeit und Lagerfläche, verringert die Arbeitsgänge und führt zu erheblichen Kosteneinsparungen.

Der Hafen Antwerpen ist bereit sich an einigen Projekten, wie dem Hafen Duisburg und dem geplanten Güterverteilzentrum Düren, auch finanziell zu beteiligen und dort Anteilseigner zu werden. Damit gewinnt die Hafenverwaltung Antwerpen Einfluss auf zukünftige Entwicklungen des Hafenkonzpts für NRW.

Das Konzept Stadtlogistik muss weiterentwickelt und ausgebaut werden, denn es kann die Anlieferung eines Händlers von mehreren Transportunternehmen auf einen oder zwei reduzieren und mindert dadurch die Belastung für Mensch und Natur. Unsere Landesregierung wird die Ergebnisse des Effizienz Cluster Logistik Ruhr, der unter der Federführung des Fraunhoferinstituts für Materialfluss und Logistik in Dortmund durchgeführt wird, evaluieren und für neue Konzepte der urbanen Versorgung nutzen. Die Bundesregierung steht hier ebenfalls in der Verantwortung.

2. Binnenschifffahrt

Neben der Straße, der Schiene und der Luftfracht hat die Binnenschifffahrt auch in NRW für den Gütertransport eine wichtige Bedeutung. Der Rhein als eine der größten Wasserstraßen in Europa verbindet die Nordsee bis zum Alpenvorland. Im südlichen Teil Deutschlands hat der Rhein Anschluss an das französische Wasserstraßennetz.

In Duisburg stellt er mit der Ruhr eine bedeutende Verbindung innerhalb des Ruhrgebietes und nach Ostwestfalen zum Mindener Hafen, mit Anschluss an die deutschen Nordseehäfen, her. Der Anschluss an das Binnenwasserkanalnetz als Verbindung zur Elbe und Weser und dem östlichen Hinterland hebt die Bedeutung der beiden größten europäischen Binnenhäfen – Duisburg und des Hafenverbundes Köln/Düsseldorf/Neuss (demnächst auch Krefeld) für einen umweltfreundlichen Güterverkehr bzw. Gütertransit zwischen der Nordsee und NRW, aber auch dem gesamten europäischen Hinterland hervor.

Im Massenguttransport verbrauchen deutsche Frachter und Schubverbände 67 % weniger Energie als LKWs und 35 % weniger als die Bahn.

Angesichts dieser Fakten muss die Binnenschifffahrt einen vergleichbaren Stellenwert in der Sicherstellung und dem Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur erhalten. Eine Verlagerung der Investivkosten zulasten der Wasserstraße in Schiene und Straße, wie von der Bundesregierung geplant, ist nicht zu akzeptieren. Nachhaltigkeit und Klimaschutzziele dürfen hier nicht hinten anstehen. Der Energieverbrauch in Dieselmotoren gemessen liegt dabei für 100 Tonnenkilometer bei einem Lkw bei 4,1 Litern, bei der Bahn bei 1,7 Litern und bei einem Binnenschiff bei nur 1,3 Litern.

Die Wasser- und Schifffahrtsämter in NRW dürfen nicht abgebaut oder privatisiert werden, wie im Rahmen der Sparmaßnahmen der Bundesregierung geplant. Nur eine staatlich geführte Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sichert die Zukunft der Binnenschifffahrt. Eine herausragende Stellung nehmen hier für NRW die Wasser- und Schifffahrtsämter in unserem Bundesland ein. Diese NRW-Standorte müssen erhalten bleiben. Das hohe Fachwissen der einzelnen Behörden erfordert weiterhin eine regionale Ansiedlung und Verteilung, um der Umsetzung der hochqualifizierten Aufgaben und den regionalen Anforderungen gerecht zu werden. Die Stärkung der Binnenschifffahrt in den europäischen Mitgliedsstaaten wird auch von der EU-Kommission in ihren Forderungen zu einem Paradigmenwechsel in der europäischen Verkehrspolitik ausdrücklich hervorgehoben. Nach EU-Vorschlägen im Weißbuch für Verkehr sollen ab 2030 bereits 30% der Güterverkehre, die mehr als 300 km Transportstrecke umfassen, auf Wasser- und Schienenwege verlagert werden. Dieser Anteil soll bis 2050 auf 50% steigen.

Die deutschen Wasserstraßen sind im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern die sichersten Verkehrswege. Im Güterverkehr auf der Straße sterben, bei der gleichen Frachtleistung, 62-mal mehr Menschen als durch die Binnenschifffahrt. Auf der Schiene sind es siebenmal so viele Tote. Dennoch kann es immer wieder zu Havarien oder Unfällen, wie Anfang des Jahres durch die MS Waldhof auf dem *Rhein* in Höhe der Loreley, kommen. Es ist wichtig, dass die Sicherheits- und Rettungskonzepte für die deutschen Wasserstraßen und speziell für den Rhein stetig überprüft und aktualisiert werden, gerade unter dem prognostizierten Anstieg der Verkehrsauslastung. Ebenso müssen die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und ihre zuständigen Unterbehörden mittelfristig technisch und personell in die Lage versetzt werden, auf Havarien dieser Art angemessen reagieren zu können. Es gilt, die richtigen Schlüsse aus solch tragischen Ereignissen zu ziehen, um zukünftig schnell und sicher in Gefahrensituationen handeln zu können. Dem schwarz-gelben Credo „Privat-vor-Staat“ muss gerade bei der Sicherheit Einhalt geboten werden.

3. Luftverkehr

Noch immer gilt das Luftverkehrskonzept 2010, das unter der SPD-geführten Landesregierung ausgearbeitet worden war, unverändert. Eine Aktualisierung ist geboten. Fluggäste, Beschäftigte, Anwohner und Investoren müssen wissen, wohin die Reise in der Luftverkehrspolitik geht. Sie brauchen verlässliche Rahmenbedingungen. Wir wollen unterschiedliche Interessen zusammenbringen. Wir werden das Luftverkehrskonzept 2010 im Dialog mit allen Beteiligten überarbeiten und weiterentwickeln. Der Grundgedanke des dezentralen Luftverkehrs für NRW ist und bleibt richtig. Einen Mega-Großflughafen auf der grünen Wiese lehnen wir ab. Es wird keine Direktsubventionen für Flughäfen geben. Wir wollen Innovationen im Verkehrsbereich voranbringen. Dazu gehört, dass wir offen auch für ungewöhnliche Lösungen sein wollen. Dies schließt beispielsweise die Überprüfung von „Cargo-Cap“ und anderer Versuchsreihen auf Alltagstauglichkeit ein. Wichtig ist, dass wir bei allen Überlegungen eine europaweite Harmonisierung anstreben.

4. Straßen

Die überdurchschnittliche Belastung des Straßennetzes im Transitland NRW muss bei der Verteilung der Bundesmittel berücksichtigt werden. Der Bund muss deshalb ausreichende Finanzmittel für die notwendige Erhaltung der Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung stellen. Die weitere Ertüchtigung und Instandsetzung der hoch belasteten Fernstraßen bleibt unser Hauptanliegen.

Fehlende Netzschlüsse und Engstellen sind zu beseitigen, Querschnitte sind den Erfordernissen anzupassen und Autobahnkreuze nach modernen Gesichtspunkten für mehr Sicherheit und mehr Effizienz auszubauen. Die Bundesregierung muss für die Beseitigung von Engstellen und den Ausbau im nordrhein-westfälischen Bundesfernstraßennetz mehr Mittel bereitstellen und die erforderlichen Planungen vorantreiben. Als Anforderungen an den neuen Bundesverkehrswegeplan sind die Bedarfe zu überprüfen, die realen Gegebenheiten anzupassen und mit einer ehrlichen die Finanzierung zu berücksichtigen. Zu einer neuen ehrlichen Verkehrspolitik gehört auch die Prüfung, ob es sinnvoll ist, alle denkbaren Projekte in Plänen vorzuhalten, die allerdings erst in einer Generation verwirklicht werden können. Ebenso gehört in eine bundesweite Verkehrsnetzplanung die Einbeziehung der wirtschaftlich bedeutenden Güter- und Personenverkehrsstraßen für Deutschland sowie der europäischen Kernnetze, um den Anforderungen an eine zukunftsfähige Infrastruktur gerecht zu werden. Politische Glaubwürdigkeit gewinnt man nicht durch Versprechungen, die jahrelang nicht umgesetzt werden können. Deshalb ist der Mut zur Priorisierung der Straßenbauprojekte von höchster Bedeutung. Eine realistische, bürgernahe Planung, Finanzierung und zeitnahe Umsetzung von Projekten schafft außerdem Akzeptanz in der Bevölkerung. Bürgerbeteiligung und mehr Akzeptanz von Infrastrukturprojekten bleibt ein Hauptanliegen der SPD. Angesichts knapper Ressourcen und einem schlechten Zustand vieler Landes- und Bundesstraßen ist der Erhalt von Straßen und Brücken dem Neubau vorzuziehen.

Die Straßeninfrastruktur in NRW muss dem Anstieg des Verkehrsaufkommens effizienter begegnen können. Deshalb muss die Bundesebene den Ausbau der Telematik vorantreiben, um den Verkehr intelligenter lenken und leiten zu können. Die Idee des Landesverkehrsministers, eine landesweite Verkehrsleitzentrale aufzubauen, unterstützen wir ausdrücklich.

Darüber hinaus muss das Maut-System ökologisch und bedarfsorientiert fortentwickelt sowie ein Konzept vorlegt werden, welches das Land NRW angemessen an den erwirtschafteten Geldern des Maut-Aufkommens beteiligt. Die Ausweichverkehre müssen dringend in den Blick genommen werden.

NRW ist das am dichtesten besiedelte Flächenland in Deutschland. Die Bürgerinnen und Bürger sind unmittelbar von den Auswirkungen des steigenden Verkehrsaufkommens betroffen. Um die Akzeptanz der Menschen zu erhöhen, muss der Bund für mehr und zeitgemäßen aktiven und passiven Lärmschutz an den Autobahnen in NRW Sorge tragen. Dabei muss die Berechnungsformel der Lärmschutzwerte überprüft, vereinheitlicht und die Obergrenzen abgesenkt werden. Ein Lärmschutzplan für NRW muss entwickelt werden.

Kommunale Straßennetze müssen erhalten bleiben. Auch Kommunen im Haushaltssicherungsgesetz müssen in die Lage versetzt werden, Reparaturen und Winterschäden zeitnah zu beseitigen und ein funktionstüchtiges kommunales Straßennetz zur Verfügung zu stellen.

5. Radverkehr in NRW

Ein innovatives und durch die Landesregierung NRW gefördertes Konzept zum Radverkehr kann wichtiger Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele sein. Die Hälfte aller innerstädtischen PKW-Fahrten ist kürzer als 5 Kilometer.

Das Land sollte einen Aktionsplan entwickeln, der zum Ziel hat den innerstädtischen Radverkehrsanteil um 25% zu steigern und damit PKW-Kurzfahrten weitestgehend zu erübrigen.

Diese Fahrten können, je nach topografischer Lage der Kommunen, in sehr vielen Fällen mit dem Fahrrad erledigt werden. Die Voraussetzung dafür sind ausreichend gesicherte Fahrradwege in den Innenstädten.

Unterstützung findet der Umstieg vom PKW auf das Fahrrad auch, wenn ein innovatives öffentliches Fahrradverleihsystem angeboten wird. Dieses Verleihsystem sollte auch den Verleih von Elektrorädern mit den entsprechenden Ladestationen bei verschließbaren Fahrradstellplätzen einschließen.

Ein Beispiel zeigt hier die ehemals ausschließlich auf PKW ausgerichtete französische Hauptstadt Paris mit ihren - in den letzten Jahren ausgebauten - gesicherten öffentlichen Fahrradstellplätzen, die gleichzeitig als Ladestation für Elektroräder dienen.

Bei Erhaltungs- und Ausbauarbeiten von Straßen ist zu prüfen, ob die Möglichkeit sicherer Radwege einzurichten, gegeben ist. Das Land sollte hier seine Fördersätze für die Kommunen prüfen.

Im Radwegenetz NRW müssen die Netzlücken an Landstraßen außer Orts geschlossen werden.

Finanzschwache Kommunen dürfen beim Ausbau des Radwegenetzes nicht ausgeschlossen werden (freiwillige Leistungen).

Untersuchungen zum Wirtschaftsfaktor Radtourismus zeigen, dass der Gesamtumsatz in Deutschland in diesem Bereich 9,2 Milliarden Euro beträgt. Die Gleichung „Radtourismusförderung ist Wirtschaftsförderung“ ist damit nicht von der Hand zu weisen

6. ÖPNV (und SPNV)

Als polyzentrische Metropolregion ist NRW auf einen wirtschaftlichen und leistungsfähigen regionalen Schienenpersonenverkehr (SPNV) angewiesen. Der Bund muss die Zusage zur Umsetzung des „RheinRuhrExpress (RRX)“ einhalten und das Projekt schnellstens vorantreiben. Die Aufgabenträger des SPNV (Verkehrsverbünde) müssen bei den zu vergebenden Leistungen die Planungen für den RRX berücksichtigen. Der Bund muss seinen Beitrag zum Ausbau der Knotenpunkte Köln, Dortmund und Hamm leisten.

Die Finanzierung des ÖPNV muss auf den Prüfstand gestellt werden. Es ist unter anderem notwendig, dass der Bund die Kürzung der Regionalisierungsmittel zurücknimmt und diese anschließend dynamisiert. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern müssen wir eine Lösung zur Finanzierung der Ersatzinvestitionen finden.

Die Steigerung der Fahrgastzahlen in den letzten Jahren zeigt: Wenn wir ein gutes ÖPNV Angebot bieten, werden mehr Menschen den ÖPNV nutzen. Unser Ziel bleibt deshalb, ein attraktives ÖPNV-Angebot in allen Teilen des Landes zu schaffen.

Das Land muss dauerhaft die Finanzierung des Schülerverkehrs - einschließlich des Schokotickets - sicherstellen. Die Einführung des Sozialtickets unterstützen wir nach wie vor. Wir fordern aber, dass der Bund die vollen Kosten der Mobilität für SGB II Empfänger über die angemessene Erhöhung des „Regelsatzes“ übernimmt. Insofern kann die

Landesförderung des Sozialtickets nur eine Übergangslösung bis zu dem Zeitpunkt sein, zu dem der Bund seiner Verpflichtung nachkommt!

7. Elektromobilität

Durch elektrisches Fahren machen wir uns unabhängig vom Öl und schonen die Umwelt - sofern die benötigte Strommenge über Erneuerbare Energie gewonnen wird. Dies gilt für Schienenfahrzeuge aller Art, E-Autos, E-Motorräder, E-Roller und E-Fahrräder, sogenannten „Pedelecs“ oder auch Segways.

Allein im letzten Jahr wurden rund 200.000 Elektro-Fahrräder verkauft. Hier erschließen sich ganz neue Kundenkreise, die auch der heimischen Tourismuswirtschaft gut tun. Zudem ist eine bessere Verknüpfung des ÖPNV mit der Elektromobilität anzustreben.

Der Verkehr trägt zu 20 bis 30 % zum CO₂-Ausstoß bei. Er ist der einzige stark wachsende Emittent. Wer seine eigenen Klimaschutzziele ernst nimmt, muss auf den Ausbau der Elektromobilität setzen.

Schon in zehn Jahren sollen in NRW 250.000 Elektroautos fahren. Die Rhein-Ruhr Region ist Pilotgebiet für die Erprobung der - für den Ausbau der Elektromobilität benötigten - Netzinfrastruktur. Genauso wichtig wird es sein, die Batterie der „Nach-Lithium-Ionen“-Generation zu entwickeln. Sie sollte eine größere Reichweite der Elektrofahrzeuge gewährleisten, uns in ihrer Zusammensetzung möglichst unabhängig von Rohstofflieferungen machen und in hohem Maße recyclingfähig sein.

8. Energienetze

Energienetze sind die vitalen Lebensadern einer modernen Industrie- und Kommunikationsgesellschaft. Immer größere Bereiche der Funktionsfähigkeit unseres Lebens und unserer Gesellschaft sind von einer ausfallfreien Energieversorgung abhängig. Deshalb machen wir unmissverständlich deutlich, dass wir den Umbau des Energiesystems und den Ausbau der Energienetze in die Tat umsetzen wollen.

Eine größtenteils auf schwangenden regenerativen Energien basierende Stromversorgung verlangt auch einen Umbau des derzeitigen Energiesystems - hin zu einem Energiedienstleistungssystem, in dem Angebot und Nachfrage aufeinander abgestimmt werden können. Nicht mehr der Verkauf größtmöglicher Energiemengen, sondern die effizienteste Nutzung der eingesetzten Energie wird zum Ziel von Verbrauchern und Lieferanten.

Diese tiefgreifenden Veränderungen bedürfen eines systemischen Ansatzes, der alle relevanten Bereiche frühzeitig mit einbezieht. Hierzu zählt der Aus- und Umbau der Netze auf der Übertragungs- wie auf der Verteilebene, der Einsatz intelligenter Zähl- und Messeinrichtungen sowie variabler Tarifsysteeme und die Entwicklung und Markteinführung neuer intelligenter Systeme zur Datenübermittlung, insbesondere an der Schnittstelle zwischen Netz und Verbraucher.

Dem Um- und Ausbau der Stromnetze kommt in den kommenden Jahren beim Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien eine zentrale Rolle zu. Durch Neubau und technische Ertüchtigung muss, in Hinblick auf die zukünftigen Anforderungen an die Leitungssysteme, den Verschiebungen zwischen Erzeugungsschwerpunkten und Lastzentren Rechnung getragen werden. Hierzu sind große privatwirtschaftliche Investitionen erforderlich, die durch staatliche Maßnahmen (Regulierung, Zuschüsse und Bürgschaften etc.) flankiert werden müssen.

Bis zum Jahr 2015 sind 10 Netzausbauprojekte in Nordrhein-Westfalen zu realisieren. Für den Zeitraum 2015 bis 2020 hat die Deutsche Netzagentur schon jetzt einen zusätzlichen Netzausbaubedarf in Höhe von 3600 Kilometern systematisch ohne bestimmte Leitungsprojekte ermittelt.

Die Politik steht vor der Aufgabe, den notwendigen Netzausbau nicht zu verzögern, sondern fristgerecht zu ermöglichen. Dazu wird es notwendig sein, die gesellschaftliche Akzeptanz für die Energieinfrastrukturprojekte zu sichern und zu schaffen. Für Akzeptanz und Durchsetzbarkeit des Netzausbaus ist die frühzeitige Konsultation und Beteiligung der betroffenen Bevölkerung essentiell. Der notwendige Ausbau der Netzinfrastruktur für die Erweiterung und Effizienzsteigerung der Windkraftanlagen an der Küste muss in der Nähe von Wohngebieten nach Möglichkeit in Form der Erdverkabelung erfolgen. Für die Netzbetreiber muss dafür eine Refinanzierung ermöglicht werden.

9. Breitbandinitiative

Der Anschluss an leistungsfähige breitbandige Telekommunikationsnetze ist ein wesentlicher Standortfaktor für Unternehmen und für die Lebensqualität der Menschen in Flächenregionen, die über das Internet an die weltweiten Kommunikationsnetze angebunden sein möchten.

Durch die Anbindung über leistungsfähige Breitband-Netzwerke besteht, trotz des Rückgangs der Bevölkerungszahl und der älter werdenden Gesellschaft, die Möglichkeit der Teilhabe am technologischen Fortschritt über die Nutzung kreativer Anwendungen, die unabhängig von Alter und Besiedlungsdichte den Menschen das Leben in ihrer gewohnten Umgebung möglich und attraktiv machen und den Unternehmen in Flächenregionen gute Standortbedingungen bieten.

Nur über komplizierte Förderverfahren bieten sich bislang Möglichkeiten, bestehende Wirtschaftlichkeitslücken bei einer Breitbandinvestition (etwa aufgrund der dünnen Besiedlung im ländlichen Raum) zu schließen. Doch selbst bei der Bereitschaft der Kommunen, die Wirtschaftslücken durch eine Subvention zu schließen, mangelt es an Interesse bei privaten Investoren, in dünn besiedelten Gebieten von Landkreisen oder in unterversorgten Ortsteilen die Breitbandversorgung sicherzustellen.

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, mindestens 75 % aller deutschen Haushalte bis Ende 2014 mit mindestens 50 Mbit/s zu versorgen. Der Düsseldorfer Koalitionsvertrag sieht vor, dass die Landesregierung NRW die Breitbandversorgung im ländlichen Raum fördert.

Statt eines Flickenteppichs von Kleininitiativen durch einzelne Kommunen und Stadtwerke braucht es eine flächendeckende Initiative der Landesregierung, die die verschiedenen und noch erforderlichen Anstrengungen unter dem Dach einer Landesgesellschaft NRW bündelt, damit die Versorgungsziele in allen Teilen des Landes erreicht werden.

Die Bereitstellung einer leistungsfähigen Breitbandversorgung in ganz Nordrhein-Westfalen ist ein wesentlicher Kern moderner Daseinsvorsorge und demokratischer Teilhabe.

10. Wohnumfeld und Stadtentwicklung

Die „Mutter der Präventionspolitik“ ist und bleibt die Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik. Das afrikanische Sprichwort, dass es ein ganzes Dorf braucht um ein Kinde groß zu ziehen, ist weithin bekannt. Grundlage ist dann allerdings, dass dieses Dorf auch in einem guten

baulichen Zustand sein muss. Die Nachbarschaft, so belegen aktuelle Studien, bestimmt maßgeblich die Entwicklungschancen von Kindern und Jugendlichen. Deshalb muss präventive Stadtentwicklungspolitik, die Quartiere nachhaltig, „mischend“ und sozial stabilisierend im Blick halten, damit alle Menschen gerne in ihrer Stadt leben.

Dabei bedarf es einer gemeinsamen Kraftanstrengung von Bund, Ländern und Gemeinden für die Städtebauförderung allgemein und insbesondere für die Programme „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau West“, die wesentlich verstärkt werden müssen. Außerdem dürfen die Mittel der Städtebauförderung nicht allein, wie von der derzeitigen Bundesregierung befördert, auf investive Maßnahmen beschränkt bleiben.

Ein weiteres Absenken der Bundesmittel hat vor Ort gravierende negative Konsequenzen und muss verhindert werden. Die Landesregierung in NRW hält ihren Anteil an den Städtebauförderungsmitteln, wie im Landtag beschlossen, auf dem vereinbarten Niveau und erhöht diese in diesem Haushaltsjahr sogar noch zusätzlich. Die Aufgabe der zeitgemäßen Städtebauförderung liegt aber nicht nur in der Finanzierung von Maßnahmen für einen lebenswerten Wohnraum und für ein lebenswertes Wohnumfeld in den Städten unseres Landes, sondern auch in einer zielorientierter Förderung im Hinblick auf den Klimaschutz.

Der Bund muss, über die Formulierung nationaler Klimaschutzziele hinaus, auch eine angemessene finanzielle Unterstützung des Landes für die Erreichung dieser Ziele sicherstellen. Es ist unerlässlich, die CO₂-Gebäudesanierungsprogramme (KfW) finanziell so auszustatten, dass die von der Bundesregierung angestrebten Klimaschutzziele und mindestens die Selbstverpflichtung zur Verdopplung der Sanierungsquote auch erreicht werden können. Darüber hinaus ist es die Pflicht des Bundes, unter Berücksichtigung der anstehenden Abschaltung von Kernkraftwerken, eine finanzielle Kompensation der wegfallenden Mittel für die CO₂-Gebäudesanierungsprogramme (KfW) zu schaffen, die im Zusammenhang mit der Laufzeitverlängerung für Kernkraftwerke zugesagt worden waren.

Neben der notwendigen energetischen Sanierung, muss für die Landes- und Bundesförderung die Barrierefreiheit im Mittelpunkt künftiger Modernisierungsmaßnahmen stehen. Hiermit werden nicht nur die Verpflichtungen der UN-Behindertenrechtskonvention erfüllt. Es entspricht auch den Erfordernissen des demographischen Wandels, der zu einer nachhaltigen Reaktion auf die alternde Bevölkerung und die Anforderungen der Inklusion zwingt.

Darüber hinaus muss die Politik deutliche Prioritäten beim künftigen Einsatz von Fördermitteln setzen. Förderung für Neubau darf es nur noch in Wachstumsregionen geben, Modernisierungsmaßnahmen inklusive Rückbaumaßnahmen hingegen in allen Regionen. Deshalb wollen wir die Wohnraumfördermittel des Landes prioritär in den Bereich des geförderten Geschosswohnungsbaus investieren, sowohl in den Neubau als auch in die energetische und barrierefreie Modernisierung von Wohnungsbeständen. Dabei muss auf eine soziale, nachhaltige Stadtentwicklung geachtet werden.

Die Eigenheimförderung in NRW muss neu aufgestellt werden. Damit mehr Familien mit ihren Kindern von der Förderung profitieren können, müssen die unzähligen Programme des Bundes und des Landes zusammengeführt und zinslose Angebote in Niedrigzins-Angebote umgewandelt werden.

11. Infrastruktur braucht Akzeptanz

Die Menschen in Nordrhein-Westfalen haben traditionell eine sehr hohe Akzeptanz, was industrielle und infrastrukturelle Notwendigkeiten angeht. Dennoch ist auch bei uns eine Eskalation, wie sie in Baden-Württemberg rund um den Bau von „Stuttgart 21“ geschehen ist, nicht gänzlich auszuschließen. Gerade die Sozialen Netzwerke im Internet werden eine

mögliche Minderheit im Verhältnis zur Mehrheit mitunter mächtiger erscheinen lassen, als sie es in der Realität ist. Bei der Planung und Umsetzung von Projekten muss es daher auch darum gehen, „Betroffene zu Beteiligten“ zu machen. Dieses wird für die Zukunft unseres Landes entscheidend sein. Herkömmliche Instrumente kommen an ihre Grenzen.

Die Umsetzung großer Infrastruktur-Projekte dauert Jahrzehnte. Verkehrs- und Investitionsplanungen haben kaum noch etwas mit der erlebbaren Realität zu tun. Diejenigen, die einst für die Planung gesorgt haben, erleben die Fertigstellung „ihres“ Projekts oftmals weder politisch noch physisch. Bisweilen hat sich die Notwendigkeit, die einst für dieses Projekt gesprochen haben mag, erledigt und anderes wäre wichtiger.

Deshalb müssen neue Instrumente gefunden werden, die eine breite Unterstützung aller Beteiligten - auch und gerade im laufenden Prozess - gewährleisten. In einer aufgeklärten demokratischen Gesellschaft des 21. Jahrhunderts werden die Befürworter eines Infrastrukturprojekts ständig und häufiger als bisher erläutern müssen, warum es ein wichtiges Projekt ist und warum die - gegebenenfalls zu ertragenden - Einschränkungen der Lebensqualität gerechtfertigt sind. Open-Space-Konferenzen und Mediationen können hier wichtige Instrumente zur Akzeptanzsteigerung sein. Sie müssen durch laufende Monitoringverfahren ergänzt werden.

Es wird noch weitere innovative Instrumente geben müssen, die sicherstellen, dass der Unterhalt und Ausbau von Infrastruktur auch künftig die Akzeptanz findet, die sie braucht. In jedem Falle werden Transparenz und ständige Kommunikation, bei gleichzeitig höherer Umsetzungsgeschwindigkeit wichtige Merkmale einer neuen Infrastrukturpolitik sein müssen.