



**NRW 2030**

*Allianz für Infrastruktur schaffen!*





***Vorwort***

**Ab Seite 4**

***Infrastruktur: Basis für nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg und Lebensqualität***

**Ab Seite 6**

***Herausforderungen für die Zukunft***

**Ab Seite 8**

***Mobilität für Menschen***

**Ab Seite 11**

***Mobilität für Güter***

**Ab Seite 20**

***Mobilität für Zukunft***

**Ab Seite 25**

***Zukunft braucht Energie***

**Ab Seite 26**

***Zukunft braucht Kommunikation***

**Ab Seite 31**

***Zukunft braucht Lebensqualität***

**Ab Seite 33**

***Vertrauen in Zukunft***

**Ab Seite 41**



Nordrhein-Westfalen ist das bevölkerungs- und verkehrsreichste Bundesland Deutschlands. Hier leben mehr als 17 Millionen Menschen und hier liegt das wirtschaftliche Zentrum Deutschlands. Zudem liegt NRW mitten im Herzen des europäischen Wirtschaftsraumes und hat sich zu einem wichtigen Knotenpunkt für globale Export- und Importströme entwickelt. Damit ist unser Bundesland eine zentrale und dynamische Drehscheibe: ein dichtes Verkehrsnetz bewältigt Tag für Tag enorme Personen- und Warenströme. Dafür bietet ein gut ausgebautes Netz aus Straßen, Radwegen, Schienen, Wasserwegen und Flughäfen vielfältige Mobilitätsangebote.

Die SPD in NRW hat sich intensiv mit der Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen beschäftigt. Für uns ist klar: gute Infrastruktur ist die Basis und der Schlüssel für nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg und hohe Lebensqualität verbunden mit sozialer Teilhabe für die Menschen

in NRW. Unser Bundesland braucht auch künftig eine leistungsfähige Infrastruktur!

Die Metropolregion an Rhein und Ruhr verfügt einerseits über starke Verbindungen in alle Richtungen: Zu den norddeutschen Hansestädten, Richtung Berlin, in den Ballungsraum Rhein/Main und zu den süddeutschen Zentren – überall hin führen Autobahnen und Fernbahnlagen. Die Verbindungen zu den ZARA-Häfen in Belgien und den Niederlanden, die enorm wachsen, sind für Nordrhein-Westfalen bedeutender als zu den deutschen Überseehäfen. NRW ist als internationale Verkehrsdrehscheibe auch besonders stark belastet.

Wer Infrastruktur sichert, erhält und ausbaut, sorgt daher für den Wohlstand kommender Generationen. Deutschland liegt im Zentrum des europäischen Binnenmarktes und NRW ist und wird das Transitland schlechthin. Die Städte in NRW stehen vor besonderen Herausfor-

derungen, die insbesondere durch den Strukturwandel und den demographischen Wandel bestimmt sind. Sie brauchen die Unterstützung des Bundes und des Landes. Als Energieland wird NRW gerade im Rahmen der Energiewende ein wichtiger Motor sein und seine lange Erfahrung einbringen können. Doch Infrastruktur ist für die Menschen vor Ort auch mit Belastungen verbunden. Deshalb gilt es, sich noch stärker für intelligente Lösungen in Bezug auf Umwelt-, Lärm- und Luftbelastungen Verantwortung einzusetzen. Bürgerbeteiligung ist hier ein wichtiger Bestandteil, gerade wenn man die großen Herausforderungen meistern will.

Der erfolgreiche und bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kann allerdings nur gelingen, wenn zugleich die bestehenden Verkehrsnetze in Stand gehalten und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur insgesamt auf neue Beine gestellt wird. Hierzu

ist die Hilfe des Bundes notwendig, der für die Bundesverkehrswege, die Bundesstraßen, Binnenwasserstraßen und Schienen die Finanzierungsverantwortung trägt.

Doch wer Infrastruktur nur als Verkehrspolitik sieht, der greift zu kurz. Die Energiewende fordert uns heraus die Netze und deren dezentrale Organisation in den Blick zu nehmen. Die digitale Revolution zwingt und zu einem drastischen Ausbau von Breitband und Kabel, um nicht ganze Regionen auch von der wirtschaftlichen Entwicklung abzukoppeln.

Der in dieser Broschüre veröffentlichte Beschluss „NRW 2030 – Allianz für Infrastruktur schaffen!“ wurde vom ordentlichen Landesparteitag der NRWSPD am 29.09.2012 in Münster einstimmig beschlossen und ist das Ergebnis eines rund zweieinhalbjährigen Diskussionsprozesses der Arbeitsgruppe „Allianz für Infrastruktur schaffen“ des Landesvorstandes der NRWSPD.

Diese Arbeitsgruppe diskutierte seit November 2010 intensiv über das Thema Infrastruktur und hat dazu vier Veranstaltungen in 2011 in Düsseldorf, Köln, Gelsenkirchen und Dortmund zu den Themen Flughäfen, Häfen und Binnenschifffahrt, ÖPNV und SPNV sowie Wohnungsbau – und Stadtentwicklungspolitik durchgeführt. Die sog. „Woche der Infrastruktur“ der NRWSPD vom 02. bis 07. Mai 2013 wurde von der Arbeitsgruppe konzipiert, geplant



*Jochen Ott*  
**Jochen Ott**  
Stv. Vorsitzender der NRWSPD

und durchgeführt. Zahlreiche Landtags-, Bundestags- und Europaabgeordnete sowie kommunale Fraktionen beteiligen sich daran.

Die „Woche der Infrastruktur“ bildet den Abschluss der zweieinhalbjährigen Diskussionen der Arbeitsgruppe.

Dieser Beschluss ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Infrastruktur sichert Lebensqualität!



*André Stinka*  
**André Stinka**  
Generalsekretär NRWSPD

Infrastruktur: Basis für nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg und Lebensqualität

In Nordrhein-Westfalen liegt das wirtschaftliche Zentrum Deutschlands. Mit mehr als 17 Millionen Einwohnern ist es das bevölkerungsreichste Bundesland. Gelegen im zentralen 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 Prozent 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. Und der ländliche Raum mit seiner hohen Dichte an Industrie- arbeitsplätzen ist ein industrielles Schwergewicht des Landes. Eine gute Infrastruktur ist die Grundla-

ge für wirtschaftlichen Erfolg und schafft die Rahmenbedingungen zum Erhalt von Arbeitsplätzen und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze, auch für gering Qualifizierte. Sie sichert die Ziele von nachhaltigem Wachstum und Klimaschutz.

Mit dem wirtschaftlichen Erfolg wird die Einnahmeseite des Staates gestärkt und damit werden Voraussetzungen geschaffen, öffentliche Investitionen zum Wohl aller Bürgerinnen und Bürger in allen Lebenslagen zu tätigen ohne weitere Schulden aufnehmen zu müssen. Das Thema Infrastruktur umfasst deshalb die Anlagen, Ausrüstungen und Betriebsmittel, die zur Energie- und Wasserversorgung, zur Abfall- und Abwasserentsorgung, zur Verkehrsbedienung und Telekommunikation dienen. Zur Infrastruktur zählen auch die öffentlichen Gebäude und Einrichtungen der staatlichen Verwaltung, des Bildungs- und Erziehungswesens sowie der Forschung und des Gesundheitswesens. Auch hier gilt:

Vorsorge ist besser als eine späte teure Reparatur. Für die NRWSPD ist Infrastruktur die Summe der materiellen, institutionellen und personellen Grundlagen unserer Wirtschaft.

Nordrhein-Westfalen braucht eine leistungsfähige Infrastruktur, um auch künftig als moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort wirtschaftlich erfolgreich zu sein und eine hohe Lebensqualität zu sichern. Es ist deshalb eine große gesellschaftliche Aufgabe, die infrastrukturellen Strukturen zu erhalten und sie zukunftsgerecht anzupassen und zu erweitern. Für die NRWSPD ist das Thema Infrastruktur von besonderer Bedeutung. Große Infrastrukturvorhaben stehen aber unter kritischer Beobachtung der Gesellschaft und geraten zunehmend in die Kritik. Deshalb arbeiten wir an einer neuen gesellschaftlichen Akzeptanz für eine moderne Infrastruktur. Einen solchen Konsens werden wir nur erreichen, wenn die Bürgerinnen und Bürger

in die Planung von Vorhaben von Anfang an einbezogen sind. Und wenn für sie erkennbar ist, dass die Projekte, mit denen sie vor Ort konfrontiert sind, Teil einer gut begründeten, strategisch ausgerichteten Infrastrukturpolitik sind.

In den nächsten Jahren werden wir in NRW vielfältige Entscheidungen über unsere Infrastruktur treffen. Mit unseren Maßnahmen im Bereich Infrastruktur legen wir maßgeblich fest, wie wir unsere sozialen, wirtschaftlichen und klimaschonenden Ziele erreichen wollen. Dazu gehört die Energiewende mit einem Ausbau der Erneuerbaren Energien, eine nachhaltige Mobilität in Stadt und Land aber auch die flächendeckende und kostengünstige Versorgung mit Trinkwasser und Entsorgung von Abfall und Abwasser. NRW hat gute Voraussetzungen, um diesen Wandel erfolgreich gestalten zu können.

Für die NRWSPD steht die Mobilität für Menschen im Vordergrund. Mobilität ist eine der Säulen für

gleichberechtigte, gesellschaftliche Teilhabe für alle Menschen. Dazu gehört der Fokus auf den Zugang zu Infrastruktur, auf Nachhaltigkeit, auf Effizienz und auf möglichst geringe Belastungen für die Bevölkerung. Soziale Gerechtigkeit bedeutet für die NRWSPD konkret: Infrastruktur muss nutzbar und bezahlbar sein für alle Menschen. Wir legen daher Wert auf die Priorität „Erhalt vor Neubau“, auf die Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel und die Verzahnung mit anderen Infrastrukturen. Nicht zuletzt brauchen wir die Repolitisierung der Verkehrsinfrastrukturpolitik, um diese Prioritäten auch in die Tat umsetzen zu können.

Die SPD ist sich aus ihrer Tradition heraus bewusst, wie wichtig Infrastruktur für den Zusammenhalt einer Gesellschaft, den wirtschaftlichen Erfolg, die Lebensqualität und die Nachhaltigkeit ist. Die SPD will zeigen, welche Schritte wir heute gehen müssen, damit in den kommenden Jahrzehnten NRW ein

Ort ist, an dem nachhaltiger Fortschritt, wirtschaftliche Dynamik, soziale Gerechtigkeit und ökologische Vernunft vereint sind. Eine vorausschauende Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik trägt maßgeblich zur Attraktivität der Städte und Gemeinden in NRW bei, sie ist im Sinne der vorsorgenden Politik der Landesregierung das Politikfeld, in dem die Lebensqualität der Menschen vor Ort in den Blick genommen wird. Ein nachfragegerechtes, breit gefächertes Wohnungsangebot in allen Preissegmenten, in einem lebenswerten Wohnumfeld und in sozial stabilen Quartieren ist ein entscheidender Faktor für ein gutes Leben und die weitere Entwicklung der Städte und Gemeinden. Ob demografischer Wandel, ob Klimaschutz und Energieeinsparung oder ob Fragen des sozialen Zusammenhalts, der Chancengleichheit in Schule und Bildung. Deswegen müssen Mobilität und Energieversorgung für die Bürgerinnen und Bürger bezahlbar, sicher und zuverlässig sein.



Die Verfassung verpflichtet die Politik, für gleichwertige Lebensverhältnisse in den einzelnen Regionen zu sorgen.

Dabei kommt der infrastrukturellen Gestaltung eine zentrale Funktion zu. Denn nur durch die Gleichwertigkeit von Räumen lassen sich in unserem Land für die Bürgerinnen und Bürger auch vergleichbare Startchancen ermöglichen. Dies betrifft neben der Leistungsfähigkeit von öffentlichen und privaten Einrichtungen der Daseinsvorsorge auch die Gestaltung des wirtschaftlichen Strukturwandels. Gleichwertige Lebensverhältnisse sorgen dafür, dass qualifizierte Arbeitskräfte nicht aus strukturschwachen Regionen abwandern, die Versorgungsdichte mit kulturellen sowie sozialen Einrichtungen erhalten bleibt. Sollte sich das soziale und wirtschaftliche Gefälle in unserem Land dagegen verschärfen, dann besteht zugleich auch die Gefahr, dass der politische und soziale Zusammenhalt insgesamt gefährdet ist.

### Demografischer Wandel

Aktuelle Bevölkerungsberechnungen zeigen, dass die Einwohnerzahl in Nordrhein-Westfalen in den nächsten Jahren deutlich sinken wird. Dieser demografische Wandel hat Auswirkungen auf die Dichte von Städten und Regionen. Für die technischen grundstücksgebundenen Infrastrukturelemente wie Wasser, Abwasser oder Fernwärme bedeutet dies einen gravierenden Anpassungsbedarf, da die Effizienz und Rentabilität dieser Infrastrukturen maßgeblich von der Bevölkerungsdichte abhängt. Sinkt die Zahl der Personen, die die Wasserversorgung, die Abwasserbeseitigung oder die Abfallentsorgung in Anspruch nehmen, dann steigt die Pro-Kopf-Belastung der Nutzer. Dies gilt auch für die soziale Infrastruktur wie Schulen, Kindergärten oder Krankenhäuser.

In den weniger dicht besiedelten Regionen unseres Landes wird es schwieriger werden, die Qualitäts-

überwachung der grundstücksgebundenen Infrastrukturleistungen zu organisieren wenn wir unsere Systeme nicht darauf einstellen. Beispielsweise Sportstätten, Freizeitanlagen und auch Friedhöfe werden weniger nachgefragt werden. Darauf müssen wir Antworten finden.

### Finanzierung öffentlicher Infrastruktur

Die öffentliche Infrastruktur ist in großen Teilen renovierungs- und erneuerungsbedürftig. Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Urbanistik besteht in Deutschland im kommunalen Bereich ein Investitionsrückstand in Höhe von 750 Milliarden Euro. Dies betrifft vor allem die Bereiche Straßen- und Verkehrsinfrastruktur, danach folgen die Bereiche Kinderbetreuung und Schulen, Wasserver- und -entsorgung sowie Verwaltungsgebäude.

Aufgrund der Finanzkrise und der Pflichten, die sich aus der grundge-

setzlichen Verankerung der Schuldenbremse ergeben, besteht allerdings die Gefahr, dass Land und Kommunen nicht mehr handlungsfähig sind und ihren zugewiesenen

Aufgaben im Bereich der Infrastrukturfinanzierung nicht mehr nachkommen können. Es gilt heute die Frage zu beantworten: Wie wird die Finanzierung von Infrastrukturvor-

haben gesichert und die Effizienz beim Erhalt und Betrieb der Infrastruktur vergrößert, damit Kosteneinsparungen erreicht werden können?



Der Ausstieg aus der Atomenergie und die damit einhergehende Energiewende stellen Herausforderungen dar, die uns noch Jahrzehnte beschäftigen werden. Eine saubere, sichere und bezahlbare Energieversorgung erfordert aufeinander abgestimmte Maßnahmen:

- Die notwendige Verbesserung der Energieeffizienz
- Den beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien und ihre Integration
- Die Inbetriebnahme und Investitionen in neue, fossile Kraftwerke mit höheren Wirkungsgraden als alte, still zu legende Kraftwerke
- Die Sicherung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen für die energieintensive Industrie

Die dezentralere Struktur der zukünftigen Energieversorgung stellt veränderte Anforderungen an die Energieinfrastruktur. Sie wird neben dem dringend notwendigen Ausbau der Stromleitungen und

Gasnetze die Bereitstellung von Wasser als Speicher und zur Energieproduktion, die Logistik des Lastmanagements und die Steuerung intelligenter Stromverwendung umfassen sowie die Medien zur Stromspeicherung.

Klimawandel und Klimaanpassung  
Der Klimawandel erfordert auch in NRW Strategien sowohl zum Schutz vor dem Klimawandel als auch der Anpassung an den Klimawandel. Die Landesregierung hat mit dem Klimaschutzgesetz einen wichtigen Schritt getan, um NRW auf die kommenden Auswirkungen des Klimawandels vorzubereiten und Maßnahmen zum Klimaschutz zu entwickeln.

Die Zuverlässigkeit und die Lebensdauer von Infrastruktur werden erheblich durch Witterungsereignisse beeinflusst. Durch den fortschreitenden Klimawandel ist mit einer Zunahme von extremwetterbedingten Schadensereignissen zu rechnen. So können beispielsweise

zunehmende Starkregen oder Stürme die Zuverlässigkeit der technischen Infrastruktur gefährden.



Nordrhein-Westfalen verfügt über international herausragende, wettbewerbsfähige Industrie- und Dienstleistungsregionen und ist zugleich geprägt von einem permanenten wirtschaftlichen Strukturwandel. Das einwohnerstärkste Bundesland liegt in der Mitte des europäischen Wirtschaftsraums mit rund 500 Mio. Menschen. Es wird deshalb auch weiterhin hohe Zuwachsraten im Personen- und Güterverkehr verzeichnen. Die in NRW zu erwartenden Steigerungen beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung stellen große Herausforderungen an eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik dar. Damit sind jedoch gleichermaßen herausragende Chancen verbunden, Nordrhein-Westfalen zu einem Vorreiter für eine nachhaltige Mobilität zu entwickeln. Eine integrierte Verkehrspolitik kann maßgeblich zu qualifiziertem Wirtschaftswachstum, neuen Arbeitsplätzen und einer gesicherten Mobilitätsteilhabe für alle Menschen beitragen.

In den nächsten Jahren steht Nordrhein-Westfalen als Kreuzungspunkt europäischer Verkehrsachsen und als kontinentale Verkehrsdrehscheibe vor gewaltigen infrastrukturellen Ausbauprojekten. Viele Aufgaben liegen in der Verantwortung des Bundes und der EU. Dort, wo die Zuständigkeit des Landes gegeben ist, will die NRWSPD die notwendigen Entwicklungs- und Veränderungsprozesse aktiv gestalten.

Aus der immer wieder unter Beweis gestellten Offenheit für Neues leitet sich der politische Anspruch zur Übernahme von Leitfunktionen durch die Landesverkehrspolitik ab. Zukünftig sollen in Nordrhein-Westfalen auf breiter Ebene innovative Konzepte gefördert und es soll gezeigt werden, wie hoch entwickelte Regionen im 21. Jahrhundert mit einer modernen Infrastruktur und mit einem attraktiven öffentlichen Nahverkehr mit integrativen Mobilitätsangeboten aussehbar können.

### Das Nachhaltigkeitsprinzip umsetzen – Mobilität für alle

Das Prinzip der Nachhaltigkeit beruht auf drei zentralen Säulen: Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes, Förderung des ökonomischen Wachstums und Berücksichtigung sozialer Belange. Diese Elemente gelten inzwischen weltweit als Maßstab für die Zukunftsfähigkeit politischer Gestaltung und wirtschaftlichen Handelns. Daraus erwächst für uns auch eine gesellschaftliche Verpflichtung, eine gleichberechtigte Mobilitätsteilhabe für alle Nutzerinnen und Nutzer zu gewährleisten – also auch für diejenigen, die in ihrem Mobilitätsverhalten beeinträchtigt sind, sei es aufgrund von Erkrankungen oder altersbedingt, dauerhaft oder zeitweise.

In den nächsten Jahren werden zwei gegenläufige demografische Entwicklungen in Deutschland eine stark zunehmende Herausforderung für die Mobilitätspolitik und



die Mobilitätswirtschaft darstellen. Einerseits werden die Menschen älter und bleiben aktiver, andererseits nimmt der Anteil der jungen Menschen deutlich ab. Schon heute liegt in Deutschland der Anteil der über Sechzigjährigen signifikant über dem der unter Achtzehnjährigen.

Darüber hinaus ist insbesondere bei jungen Menschen eine Trendwende im Hinblick auf ihr Mobilitätsverhalten zu beobachten. Bei einer steigenden Zahl jüngerer Menschen steht vielfach nicht mehr der Besitz eines Autos im Fokus, vielmehr wollen junge Menschen Mobilitätsprodukte nutzen.

Der Veränderung der Altersstruktur, dem differenzierteren Mobilitätsverhalten jüngerer Menschen sowie dem Streben nach umweltgerechter Mobilität können wir mit fortgeschriebenen Verkehrskonzepten allein nicht Rechnung tragen, sondern wir brauchen ein neues Verständnis von Stadtentwicklungs-, Wohnungsbau- und Verkehrspolitik, das die Mobilitätsbedürfnisse

aller Menschen unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten mit einem integrierten Ansatz aufgreift. Für die Verwirklichung einer solidarischen Gesellschaft steht die SPD hier in einer besonderen Verantwortung, um für die Zukunft nachfragegerechte und bezahlbare Verkehrsangebote zu entwickeln. Wir müssen uns bewusst machen, dass öffentliche Mobilität in Zukunft an Bedeutung gewinnen wird. Das heißt insbesondere, dass

- Zugangsbarrieren zu öffentlichen Verkehrsmitteln jeden von uns – im Einzelfall oder dauerhaft – an der Mobilitätsteilnahme hindern können: sei es wegen einer körperlichen Behinderung oder weil wir mit großem Gepäck, mit schwerem Einkauf oder mit Kinderwagen unterwegs sind,
- öffentliche Mobilitätsdienstleistungen sich nicht mehr nur auf den klassischen ÖPNV (Bus, Bahn, Zug) beschränken, sondern um neue Angebote (Leihfahrräder, Carsharing, Bürgerbusse, Rufbusse, Mitfahr-

gelegenheiten etc.) erweitert werden,

- neue Technologien genutzt werden müssen, um einfache Zugänge zur neuen Mobilität zu schaffen (z. B. Mobilitätskarte, Informations- und Buchungsportale),
- Mobilität für alle Menschen nutzbar und bezahlbar sein muss.

#### **Urbane und ländliche Mobilität – NRWSPD stellt die Weichen für die Mobilität der Zukunft**

Vitale Ballungsräume und ländliche Räume sind heute gleichermaßen zwingend auf ein gut ausgebautes Nahverkehrssystem angewiesen. Der Autoverkehr wird zwar auch weiterhin zum Erscheinungsbild im ländlichen Raum und in Städten gehören, aber das lange Zeit dominierende Leitbild der autogerechten Stadt steht inzwischen in einem heftigen Spannungsverhältnis zu den Anforderungen des Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutzes sowie eines sich wandelnden Mobilitätsverhaltens. Es ist auch für die

Zukunft davon auszugehen, dass die Mobilitätsnachfrage der Bürgerinnen und Bürger steigen wird. Diesem berechtigten Wunsch muss ein attraktives Mobilitätsangebot gegenüberstehen. Mobilitätsangebote müssen so auf die Bedürfnisse der Menschen zugeschnitten werden, dass sie in ländlichen und in urbanen Räumen eine echte Alternative zum eigenen Auto darstellen – leistungsfähig, zuverlässig, sicher und bezahlbar. Und das Mobilitätsangebot muss für alle Bürgerinnen und Bürger leicht zugänglich und nutzbar sein. Deshalb setzt sich die NRWSPD dafür ein, dass eine vielseitig nutzbare Mobilitätskarte und ein Informations- und Buchungportal für alle miteinander vernetzten Mobilitätsangebote eingeführt werden.

Die Gewährleistung einer bedarfsgerechten, barrierefreien und umweltfreundlichen Mobilität wird auch im Hinblick auf die demografische Entwicklung zu einem Schlüsselthema in der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik werden. Die NRWSPD macht es sich zur Auf-

gabe, die damit verbundenen im-mensen gesellschaftlichen Herausforderungen anzunehmen durch eine nachhaltige Mobilitätspolitik, die Innovationen zur Verbesserung der Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger nutzen will.

Die NRWSPD steht für eine Politik, die am Ende auch bei den Menschen ankommt. Zu einer neuen ehrlichen Verkehrspolitik gehört 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 von Infrastrukturprojekten 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 bleiben Hauptanliegen der SPD.

#### **Infrastrukturerhalt vor -neubau**

Nordrhein-Westfalen ist als Industrieland auch das Bundesland mit den meisten Großstädten und dem größten Verkehrsaufkommen. Die Verkehrsinfrastruktur des Landes und seiner Städte hat zwar an einigen neuralgischen Punkten die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht, ist aber insgesamt gut ausgebaut. Sorgen bereitet allerdings der Zustand der kommunalen Schienennetze und auch des Landesstraßennetzes, also derjenigen Verkehrsnetze, deren Infrastrukturfinanzierung auf landesgesetzlicher Basis erfolgt. Sollen diese Netze ihrer Funktion als Lebensadern unserer Wirtschaftsregion und als Basis einer „bezahlbaren und umweltfreundlichen Mobilität für Alle“ auch künftig gerecht werden,

müssen die Unterhaltungsbemühungen verstärkt werden. Es ist daher geboten, Finanzierungsmittel für kommunale Schienen wie Landesstraßen in viel stärkerem Maße zum Bestandserhalt zu verwenden als für Neubauten. Da die Belastung beider Verkehrsnetze ungeachtet des demografischen Wandels weiter steigt, müssen solche Mittel ausreichend, dauerhaft und zweckgebunden zur Verfügung stehen. Für die NRWSPD liegt die Priorität bei der Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV. Neben ökologischen Aspekten ist dies auch der Tatsache geschuldet, dass dem Ausbau von Straßen irgendwann räumliche Grenzen gesetzt sind. Dennoch besteht in Bezug auf das Straßennetz in NRW hoher Handlungsbedarf: 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. Landeseitig müssen entsprechende Planungsmittel in ausreichender Höhe bereitgestellt werden.

Darüber hinaus muss eine ehrliche Verkehrsplanung erfolgen. Die erforderlichen Planungen müssen vorangetrieben werden und sich an der Planungspriorisierung orientieren. Als Anforderungen an den neuen Bundesverkehrswegeplan und den folgenden Bundesfernstraßenbedarfsplan sind die Bedarfe, die realen Gegebenheiten und die realistische Finanzierungsperspektive zu prüfen und zu berücksichtigen. Angesichts knapper Ressourcen und eines schlechten Zustands vieler Landes- und Bundesstraßen ist der Erhalt von Straßen und Brücken dem Neubau vorzuziehen.

Der Erkenntnis, dass etliche Straßenbrücken dringend der Sanierung bedürfen, damit dem Verkehrsnetz seine Zukunftsfähigkeit zurückgegeben werden kann, muss Rechnung getragen werden. Hier sind nicht nur die Planer und Inge-

nieure gefordert. Es geht nicht zuletzt um die Finanzierung. Allein für NRW wird der Aufwand zur Brückenerhaltung allein an großen Autobahnbrücken auf 3,5 Milliarden Euro geschätzt. Das Problem stellt sich mit Ausnahme der östlichen in allen anderen Bundesländern gleichermaßen. Der Bund bleibt aufgefordert, für die Finanzierung ein Sonderprogramm aufzulegen. Schließlich geht es um die Leistungsfähigkeit unseres momentan wichtigsten Verkehrsträgers. Das gleiche Problem muss aber auch für Brücken in kommunaler Baulast z.B. über den Rhein und Brücken in der Baulast des Landes gelöst werden. Schon deshalb ist es, wie für die Erhaltung von städtischen Tunneln, Tunneln der Stadtbahnen und wichtiger kommunaler Verbindungsstraßen, dringlich, dass die Kompensationsgelder nach dem Entflechtungsgesetz vom Bund auch nach 2013 in unverminderter Höhe zur Verfügung gestellt und zweckgebunden wie bisher verwendet werden. Für Letzteres hat die Landesregierung rechtzeitig Sorge zu tragen.

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. Diese Aufgabe muss mit Nachdruck und auskömmlicher Finanzierung verfolgt werden.

Darüber hinaus muss das Mautsystem ökologisch und bedarfsorientiert fortentwickelt sowie ein Konzept vorlegt werden, welches das Land NRW angemessen an den erwirtschafteten Geldern des Maut-Aufkommens beteiligt. NRW war das erste Land, das Ausweichverkehre untersucht und darauf auch reagiert hat. Die Ausweichverkehre auf Bundesstraßen müssen wir im Blick behalten und ggf. auch Bundesstraßen für LKW mautpflichtig machen. Es müssen mehr Erlöse aus der LKW-Maut als bisher im Verkehrsbereich bleiben.

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 in der Lärmsanierung überprüft, mit den Werten der Lärmvorsorge vereinheitlicht und die Obergrenzen abgesenkt werden. Ein Lärmschutzplan für NRW muss entwickelt werden.

#### **Wir fordern: Eine Repolitisierung der Verkehrsinfrastrukturpolitik**

Verkehrsinfrastrukturprojekte dauern oft zu lange und sind zu teuer, beziehungsweise sie sind zu oft mit Kostenexplosionen verbunden, die aus Sicht der Bevölkerung – zu Recht – nicht mehr nachvollziehbar sind. Die Politik hat sich hier in der Vergangenheit zu sehr das Heft des Handelns aus der Hand

nehmen lassen. Dieser Entwicklung muss jetzt ein Riegel vorgeschoben werden. Die gewählten Vertreter der Bevölkerung müssen wieder Verantwortung übernehmen und dafür Sorge tragen, dass in der Verkehrsinfrastrukturpolitik die richtigen Prioritäten gesetzt werden und diese dann auch bei höchstmöglicher Sicherheit und größtmöglicher Schutz der Bevölkerung und kalkulierbaren Kosten umgesetzt werden.

Es kann nicht sein, dass die Kosten für Verkehrsinfrastrukturprojekte regelmäßig in die Höhe schnellen, sobald mit dem Projekt begonnen wurde, und die Politik hat das Nachsehen. Zur Meidung solcher Entwicklungen bei Projekt- wie bei den künftigen Unterhaltungskosten müssen Planungsverwaltungen und Verkehrsbetriebe Abschied nehmen von den Standards früherer Jahre. Aufwändige Ingenieurbauwerke, Knotengestaltungen und Querschnittsdimensionen im Straßenbau müssen auf das Notwendige reduziert werden; Schienenstrecken im Nahverkehr dürfen



sich nicht mehr vorrangig an Eisenbahn-, sondern an Straßenbahnstandards orientieren. Belange des Städtebaus und der Nutzerinnen und Nutzer müssen gegenüber rein verkehrstechnischen Erwägungen wieder in den Vordergrund gerückt werden.

Um diesen Herausforderungen und notwendigen Maßnahmen in unserem Land begegnen zu können und auf Bundesebene mehr für NRW erreichen zu können, müssen wir einen solchen Weg parteiübergreifend und gemeinsam einschlagen. Schiene: Keine einseitige Belastung für die Menschen

Angesichts der EU-Verordnung vom 9. November 2010, welche vorsieht, dass auf der Schiene von Rotterdam über Duisburg nach Genua der Güterverkehr Vorrang erhalten soll, muss dringend auf die Auswirkungen auf den Personenverkehr geachtet werden.

Insgesamt muss über eine intelligente Verzahnung von Güter- und Personentransport nachgedacht

werden, um einseitige Einschränkungen zulasten der Bevölkerung zu vermeiden. Problemlösungsorientierte Ansätze müssen dem ständigen Verschieben von Zuständigkeiten weichen. Außerdem haben im Rahmen von Lärmschutz oder Barrierefreiheit die Eisenbahnverkehrsunternehmen hier eine besondere Verantwortung. Deshalb fordern wir die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf, aktiven Lärmschutz zu betreiben und insbesondere bei Güterwaggons durch entsprechende technische Ausrüstung für Lärminderung zu sorgen. Anreize für den Öffentlichen Personennahverkehr

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.

Als polyzentrische Metropolregion ist NRW auf einen wirtschaftlichen und leistungsfähigen regionalen

Schienerpersonenverkehr (SPNV) angewiesen. Der Bund und die DB-AG müssen 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 internationalen ICE-Halte in NRW müssen erhalten bleiben. Insbesondere die internationale Anbindung der Europastadt Aachen, beispielsweise nach Brüssel, darf nicht verloren gehen, wenn die ICE-Strecke Köln/London voraussichtlich 2013 in Betrieb genommen wird.

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 Aufga-

beiträgern müssen wir eine Lösung zur Finanzierung der Ersatzinvestitionen finden. Die Finanzierung des ÖPNV muss klar, transparent und dauerhaft gesichert sein.

Um die Mobilität gerade Jüngerer und sozial Schwächerer zu gewährleisten, muss das Land dauerhaft die Finanzierung des Schülerverkehrs – einschließlich des Schokotickets – sicherstellen. Die Einführung des Sozialtickets unterstützen wir nach wie vor. Wir fordern aber aus ordnungspolitischen Gründen, 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 Anreizlösung bis zu dem Zeitpunkt sein, an dem der Bund seiner Verpflichtung nachkommt!

Förderung des Radverkehrs in NRW Ein innovatives und durch die Landesregierung NRW gefördertes Konzept für den Radverkehr kann ein wichtiger Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele sein und

zudem durch Anreizmechanismen zur Entlastung im Straßenverkehr sorgen. Die Hälfte aller innerstädtischen PKW-Fahrten ist kürzer als fünf Kilometer. Diese könnten mindestens günstiger mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Ein innovatives und durch die Landesregierung gefördertes Konzept für den Radverkehr kann ein wichtiger Baustein zum Erreichen der Klimaschutzziele sein.

Der von der Landesregierung vorgelegte Aktionsplan Nahmobilität ist ein Beitrag, den innerstädtischen Radverkehrsanteil um 25 Prozent zu steigern und damit viele PKW-Kurzfahrten zu erübrigen.

Diese Fahrten können, je nach topografischer Lage der Kommunen, in sehr vielen Fällen mit dem Fahrrad erledigt werden. Die Voraussetzung dafür sind vorhandene, sichere und gut befahrbare Wege für Fahrräder in den Innenstädten. Bei Erhaltungs- und Ausbauarbeiten von Straßen ist daher zu prüfen, ob die Möglichkeit, sichere Radwege ein-

zurichten, gegeben ist. Das Land sollte hier seine Fördersätze für die Kommunen prüfen. Im Radwegnetz NRW müssen die Netzlücken an Landstraßen außerorts sukzessive geschlossen werden.

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

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, ist hier ein Beispiel.

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.

Dies lässt sich an vielen Beispielen in NRW belegen:

- der Ausbau des Ruhrradweges,
- das ausgebaute Radwegsystem in Münster und Umland,
- der Rheinradweg von Bonn nach Köln.

#### **Wirtschaftsfaktor Luftverkehr – Belastungen beim Luftverkehr reduzieren**

Noch immer gilt das Luftverkehrskonzept 2010, das unter der SPDgeführten Landesregierung ausgearbeitet wurde, unverändert. Eine Aktualisierung ist aber dringend geboten, da das Luftverkehrsaufkommen in den nächsten Jahren stark anwachsen wird.

Die nach wie vor gültige Luftverkehrsprognose 2020 beschreibt dabei für Nordrhein-Westfalen eine Verdoppelung des Passagieraufkommens von heute ca. 28 Mio. auf über 55 Mio. Passagiere.

Neben der Frage, wie mehr Anreize für den Schienenverkehr gesetzt werden können, muss diesbezüglich darüber nachgedacht werden, wie über Investitionen in Technologie und Lärmschutz die daraus erwachsenden Belastungen für die Bevölkerung minimiert werden können. Um angesichts der Verkehrszuwächse die Leistungsfähigkeit der Flughäfen aufrecht erhalten zu können, kommt dem dezentralen Flughafensystem in Deutschland eine immer größere Bedeutung zu. In Nordrhein-Westfalen lassen sich alle der sieben internationalen und regionalen Flughäfen innerhalb von 90 Minuten von den 17 Mio. Einwohnern erreichen.

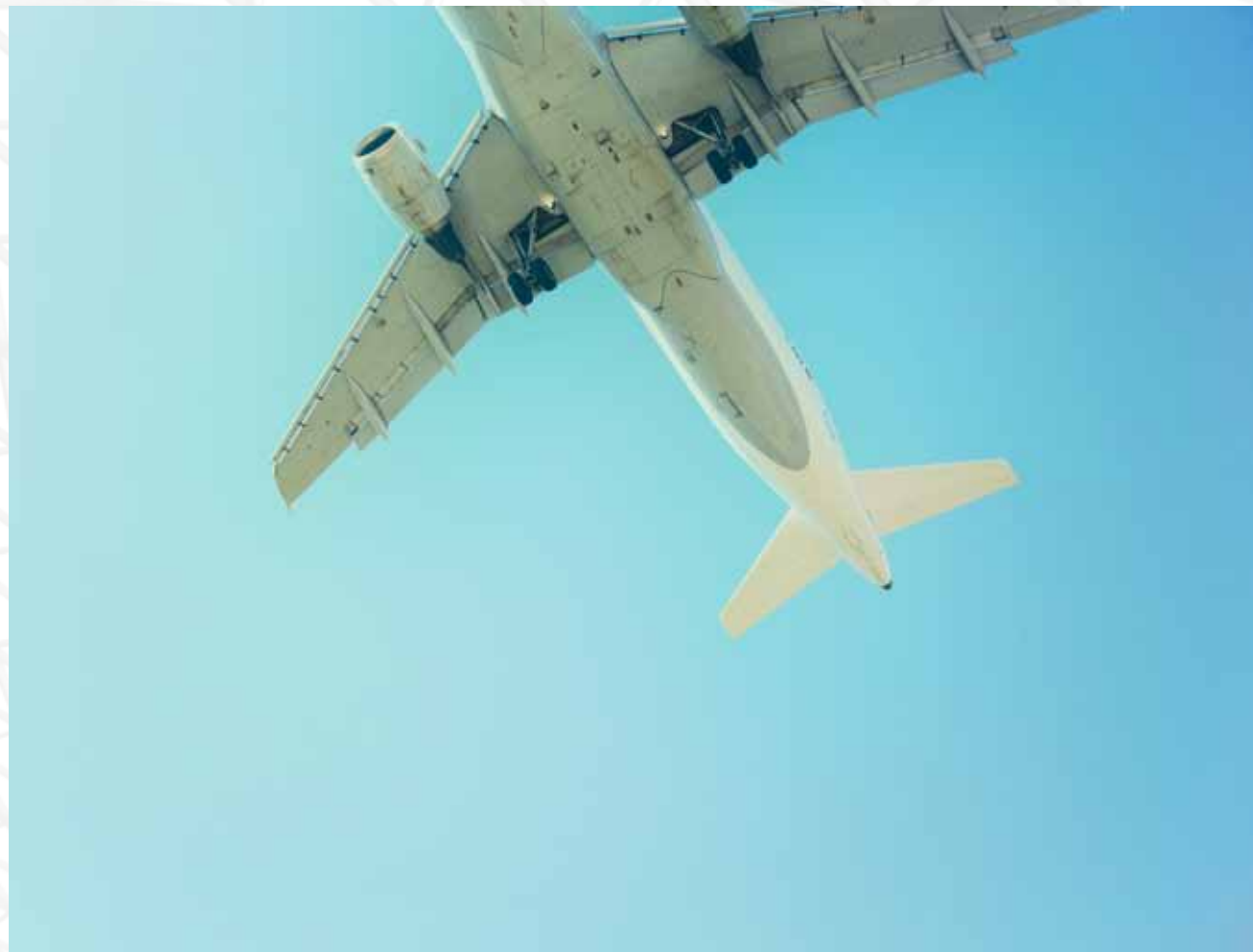
Fluggäste, Beschäftigte, Anwohner und Investoren müssen wissen, wohin die Reise in der Luftverkehrspolitik geht. Sie brauchen verlässliche Rahmenbedingungen.

Die Landesregierung soll das Luftverkehrskonzept 2010 im Dialog mit allen Beteiligten überarbeiten und weiterentwickeln. Der Grundgedanke des dezentralen Luftver-

kehrs für NRW ist und bleibt dabei richtig.

Gerade Flughäfen mit internationaler Vernetzung erfüllen wichtige Aufgaben für das gesamtdeutsche Flughafennetz insgesamt und insbesondere für die Region. Diese Flughäfen leisten wichtige Zubringerdienste zu den Hub-Flughäfen und stellen damit für die Bevölkerung und die Wirtschaft der Region die Verbindung zu europäischen und weltweiten Destinationen sicher. Sie sind für den Arbeitsmarkt und weltweiten Destinationen sicher. Sie sind für den Arbeitsmarkt und weltweiten Destinationen sicher. Sie sind für den Arbeitsmarkt und weltweiten Destinationen sicher. Sie sind für den Arbeitsmarkt und weltweiten Destinationen sicher. Sie sind für den Arbeitsmarkt und weltweiten Destinationen sicher.

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. Wichtig ist, dass wir bei allen Überlegungen jeweils wettbewerbsneutrale europaweite Harmonisierungen anstreben.





Nordrhein-Westfalen besitzt eine starke Industrie-, Dienstleistungs- und Handelsstruktur mit einer Vielzahl global operierender Unternehmen. Das Exportvolumen des Landes entspricht ungefähr dem von Spanien oder Taiwan; wäre NRW eigenständig, läge es damit an 18. Stelle der Weltrangliste. Jährlich werden rund 270 Mio. Tonnen an Waren bewegt. Allein diese Zahl unterstreicht, dass Güterverkehr und Logistik eine überragende Bedeutung für NRW haben. Betrachtet man nur die Entwicklung in der Logistik, die als Bestandteil heutiger Wertschöpfungsketten von Produktion und Handel unverzichtbar geworden ist, werden auch die Erfolge des wirtschaftlichen Strukturwandels sichtbar. Im Jahr 2009 haben rund 21 600 Logistikunternehmen mit 274 000 Beschäftigten einen Umsatz von 70 Mrd. Euro erwirtschaftet. Damit ist die in starkem, internationalem Ansiedlungswettbewerb stehende Logistikbranche inzwischen die umsatzstärkste Branche in NRW.

Nordrhein-Westfalen ist eine Güterdrehscheibe für Europa. Unser Bundesland hat sich als zentraler Knotenpunkt für die globalen Export- und Importströme entwickelt. Die Dynamik des Welthandels, der Containerverkehr 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 Kernbranche des Welthandels angewachsen 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.

Um diese positive Wirtschaftsentwicklung in NRW auch für die Zukunft zu sichern, wird die NRWSPD den wachsenden Herausforderungen der Güterverkehrs- und Logistikbranche besondere Aufmerksamkeit schenken. Dabei wird die NRWSPD insbesondere auch das im

LogistikCluster NRW vorhandene Branchenwissen nutzen.

### **Stärkung der Nachhaltigkeit von Güterverkehr und Logistik**

Güterverkehr und Logistik sollen in ihrer Rolle als Partner von Industrie, Handel und Dienstleistung in Nordrhein-Westfalen gestärkt werden. Die nordrhein-westfälische Wirtschaft braucht für ihre weltweiten Aktivitäten bestmögliche Transportbedingungen und Logistikkompetenzen. Die Voraussetzungen dafür sind gegeben – durch die hervorragende wirtschaftsgeografische Lage, eine gute, aber den Anforderungen nicht immer gerecht werdende, Verkehrsinfrastruktur, leistungsstarke Häfen, Flughäfen und Güterverkehrszentren sowie anerkannte Forschungseinrichtungen. Es ist allerdings nicht selbstverständlich, dass die guten Voraussetzungen auch zukünftig noch zum Tragen kommen, denn die globalen Transport- und Logistikketten unterliegen einer ständigen

Veränderung. Darauf muss sich die nordrhein-westfälische Verkehrspolitik immer wieder neu einstellen, vor allem im Hinblick auf den erheblichen infrastrukturellen Erneuerungs- und Erweiterungsbedarf und die rückläufige Akzeptanz in der Bevölkerung für die mit Güterverkehr verbundenen Emissionsbelastungen. Für die Stärkung der Nachhaltigkeit ist zudem die Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger, das heißt die Stärkung des Transports per Schiff und Schiene nötig, was Um- und Ausbauten dieser Verkehrsinfrastruktur erforderlich macht. Die Prognosen sagen eine weitere Steigerung des Güterverkehrs auf der Straße von 60 bis 80 Prozent des bisherigen Verkehrs für die nächsten zehn bis 20 Jahre voraus.

Die 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 an-

gestrebten zukünftigen Verkehrspolitik.

Die Autobahnen in NRW sind jedoch an ihre Belastungsgrenzen gekommen. Wir benötigen einen Masterplan Mobilitätsinfrastruktur, der Anreizmechanismen zur Verlagerung auf Schiene und Binnenschiff aufzeigt und den Einstieg in alternative verbundene Mobilitätskonzepte markiert.

Die SPD-geführte Landesregierung sollte dies aufgreifen, zum Beispiel durch

- die Einrichtung eines Runden Tisches „Nachhaltigkeit in Güterverkehr und Logistik“,
- ein kontinuierliches Monitoring der Güterverkehrs- und Logistikbranche, insbesondere zur Erkennung neuer, internationaler Branchentrends,
- die Unterstützung aller Möglichkeiten zur Emissionsminderung, insbesondere auch durch Nutzbarmachung technischer

Innovationen,

- eine verpflichtende, frühzeitige Information und Beteiligung der Bevölkerung bei Infrastrukturvorhaben und durch
- allgemeine Öffentlichkeitsarbeit als Grundlage eines gesellschaftlichen Dialogs.

Die NRWSPD begrüßt ausdrücklich die geplante Einsetzung der Enquetekommission „Logistik“.

### **Initiative Güterverkehr und Logistik NRW**

Darüber hinaus wird die NRWSPD eine „Initiative Güterverkehr und Logistik NRW“ starten. Unter Einbeziehung der Erfahrungen des LogistikClusters NRW sollen im Rahmen eines Expertendialogs zwischen Politik, Wirtschaft, Gewerkschaften, Wissenschaft und Verbänden national und international erfolgreiche Güterverkehrs- und Logistikkonzepte auf Übertragbarkeit in NRW geprüft werden. Von besonderem Interesse für die hoch verdichteten

Regionen in NRW sind dabei u. a. effiziente Konzepte zur City-Logistik, Möglichkeiten zur Erschließung von Flächenpotenzialen, Maßnahmen zur Entlastung des Straßenverkehrs und zur Verkehrsverlagerung, Beispiele unternehmensübergreifender Arbeitsteilung und Kooperation, innovative Logistik- und Umschlagkonzepte, Projekte zur Verbesserung der Energieeffizienz und der lokalen Emissionen, branchenspezifische Arbeitsmarktprobleme, notwendige rechtliche Rahmenbedingungen und Förderprogramme sowie die Wirksamkeit gemeinsamer Marketingaktivitäten.

Für Nordrhein-Westfalen geeignete Maßnahmen sollen im Hinblick auf Effizienzwirkung, Kosten, Finanzierbarkeit und zeitliche Priorität vertieft untersucht und ggf. für einen Maßnahmenplan Güterverkehr und Logistik NRW vorgeschlagen werden. Die Umsetzung des von Landesregierung und Landtag zu beschließenden Maßnahmenplans mit einer zehnjährigen Laufzeit soll spätestens ab 2015 beginnen.

### Schieneverkehr

Eine wichtige Säule bei der Verlagerung des Transports auf umweltverträglichere Verkehrsträger ist der Ausbau des Schienennetzes. 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 vertraglichen Grundlagen auch Taten folgen zu lassen. 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, das einer Lösung zugeführt werden muss. Es bindet in optimaler Weise den Hafen Antwerpen an den Rhein. Nach erfolgter Erüchtigung und Elektrifizierung der Montzen-Route auf belgischer Seite

muss auf deutscher Seite der Ausbau des dritten Gleises zwischen Aachen und Düren vorangetrieben werden.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Industrieregion Südwestfalen elementar. Die Entwicklung der Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Hagen und Gießen für den Güterverkehr ist hierbei von zentraler Bedeutung. Hierzu gehören die Maßnahmen Streckenausbau mit Profilerweiterung der Tunnel, Verbesserung der Linienführung und Lärmschutz. Dieses Vorhaben ist notwendig, da der Industriestandort Südwestfalen betont exportorientiert ist.

### Binnenschifffahrt und -häfen

Die zentrale Lage von NRW zwischen den Nordseehäfen und dem Hinterland nach Öffnung der Grenzen unserer östlichen Nachbarn, hat die Funktion als Transitland noch verstärkt.

Die kurzen Landwege zwischen den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam)

zum größten europäischen Binnenhafen in Duisburg, zu den Rheinhäfen der Hafengemeinschaft Köln/Düsseldorf/Neuss/Krefeld, zu den werkseigenen Häfen und weiteren Binnenhäfen sowie dem dichten Netz der Produktionsstätten einerseits und dem großen Nachfragemarkt andererseits sind wichtig für die Warenströme und Verkehre in NRW.

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.

Mit dem Rhein als Wasserstraße steht die preiswerteste Lösung für den Warentransport zur Verfügung. Der Rhein ist als Verkehrsweg nur zu etwa 30 Prozent ausgelastet.

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

Angesichts dieser Fakten muss die

Binnenschifffahrt einen vergleichbaren Stellenwert bei der Sicherstellung und dem Ausbau derverkehrlichen Infrastruktur erhalten, wie die anderen Verkehrsträger. 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.

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) gewährleistet die Zukunft einer sicheren Binnenschifffahrt und Rohstoffversorgung unserer Kraftwerke. 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. 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 jeder Art angemessen reagieren zu können. Es gilt, die richtigen Schlüsse aus Havarien und Unfällen 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.

### Güterverkehre verlagern

Der internationale Kostendruck in den vergangenen Jahrzehnten hat zu einer kleinen/knappen Lagerhaltung (just in time) geführt. Unsere



Autobahnen sind durch die vielen LKWs mittlerweile zu einem großen beweglichen Warenlager geworden. Pünktlichkeit und Schnelligkeit spielt für den Warentransport eine große Rolle. Der Schienenverkehr als attraktive Alternative zum LKW-Verkehr muss diesbezüglich gestärkt werden. Die NRWSPD hat aber auch die schwierigen Arbeitsbedingungen von LKW-Fahrern im Blick. Der Wettbewerbsdruck verursacht hier Belastungen, die jeder Arbeitszeitverordnung widersprechen. Hier müssen auf europäischer Ebene Regelungen gefunden werden.

#### Neues Konzept Stadtlogistik

Insgesamt gesehen muss das Konzept Stadtlogistik weiterentwickelt und ausgebaut werden, denn es kann die Belieferung eines Händlers durch mehrere Transportunternehmen auf eins 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 und wird aufgefordert, ein bedarfsgerechtes und nachhaltiges Logistikkonzept zu entwickeln, umzusetzen und zu finanzieren.

## Mobilität für Zukunft

Mobilität bezieht sich nicht alleine auf Verkehrsnetze. Die Gewährleistung von Mobilität beinhaltet auch die Einbeziehung neuer Technologien, die Bereitstellung und Effizienz von Energie- und Kommunikationsnetzen sowie von wohnungs- und stadtentwicklungspolitischen Aspekten.

#### Elektromobilität – Chancen nutzen

In einer modernen, global vernetzten Gesellschaft sichert Mobilität die Freizügigkeit von Menschen, Waren und Dienstleistungen. Nachdem der Elektroantrieb jahrzehntelang insbesondere im ÖPNV/SPNV und im Schienenfern- sowie Schienengüterverkehr seine Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt hat, wird er vor dem Hintergrund technologischer Entwicklungen zunehmend auch im Individualverkehr auf der Straße zum Einsatz kommen. Elektromobilität kann einen wichtigen Beitrag leisten, um insbesondere den Herausforderungen in Fragen der Energieversorgungssicherheit,

der Erreichung von Klimaschutzzielen und der Verbesserung urbaner Lebensqualität zu begegnen. CO<sub>2</sub>-Emissionen, Luftschadstoffe und Lärm können durch eine breite Nutzung von Elektrofahrzeugen reduziert, regenerative Energien besser genutzt und Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert werden.

Die NRWSPD wird sich dafür ein-



setzen, dass die Vorteile von Elektromobilität noch stärker ins öffentliche Bewusstsein gerückt und im Zusammenwirken aller Akteure umfassend genutzt werden. Eine erfolgreiche Markteinführung von Elektrofahrzeugen setzt gemeinsame Anstrengungen von Wirtschaft, Wissenschaft, Kommunen sowie öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen voraus.

Für die NRWSPD ist klar: Eine saubere, sichere und bezahlbare Energieversorgung ist elementarer Bestandteil einer leistungsfähigen Infrastruktur in unserem Land.

Das Stromversorgungssystem befindet sich in einem tiefgreifenden Umbau von einem System zentraler Energieerzeugung und -verteilung zu einem gemischten System mit dominierender dezentraler Erzeugung und Versorgung. Damit steht die Energiewirtschaft und mit ihr die gesamte Industrie vor einem tiefgreifenden Umbau und großen Herausforderungen.

Die Leistungsfähigkeit der Energieinfrastruktur wird bestimmt durch die optimale Kombination von vier Faktoren:

- Der Verbesserung der Effizienz bei der Erzeugung und bei der Verwendung von Energie
- Dem beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien
- Der Schaffung zusätzlicher Übertragungs- und Verteiler-

netze, die die Integration der Erneuerbaren Energien ermöglichen und von Energiespeichern, die die schwankende Verfügbarkeit des Stroms aus regenerativen Energien ausgleichen

- Der Inbetriebnahme neuer fossiler Kraftwerke mit hohem Wirkungsgrad als Übergangstechnologie und der damit einhergehenden Außerbetriebnahme alter Kraftwerke.

#### **Infrastruktur für Energieeffizienz verbessern**

Zur Verbesserung der Effizienz bei der Energieerzeugung setzen wir in Nordrhein-Westfalen auf den Einsatz der Kraft-Wärme-Kopplung insbesondere auch für Kraftwerke. Dabei streben wir aus ökologischen, aber auch aus ökonomischen Gründen langfristig an, den Energiebedarf vollständig aus unerschöpflichen Energiequellen zu decken. Wir wollen, dass der Anteil des Stroms, der in Anlagen mit Kraft-Wärme-

Kopplung (KWK) produziert wird, in Nordrhein-Westfalen bis 2020 auf über 25 Prozent steigt. Damit die dafür notwendige Investitionssicherheit erreicht werden kann, ist ein gesetzlicher Rahmen und eine Förderpolitik erforderlich, die sowohl für industrielle KWK wie für Mikro-KWK, für den Nah- und Fernwärmeausbau und Speichertechnologien attraktive Investitionsbedingungen schaffen.

Wir werden Modernisierung und Ausbau von Strom-, Gas- und Fernwärmenetzen als Teil des von uns angestrebten neuen Infrastrukturkonsenses vorantreiben, der die zunehmend dezentrale Energieerzeugung absichern wird.

Die NRWSPD unterstützt die sinnvolle Verbindung und den Ausbau der Fernwärmeschienen Niederrhein und Ruhr zu einem einzigartigen „Fernwärmenetz Rhein-Ruhr“. Für die Verbesserung der Energieeffizienz setzen wir uns für ein Energiedienstleistungssystem ein, in

dem Angebot und Nachfrage besser aufeinander abgestimmt werden können. Hierzu zählt in den Haushalten der warmmietenneutrale Einsatz intelligenter Zähl- und Messeinrichtungen, die eine automatisierte, stromangebotsorientierte Steuerung der Haushaltsgeräte ermöglichen, variable Tarifsysteme, die den effizienzorientierten Stromverbrauch stärker honorieren und die Markteinführung neuer intelligenter Systeme zur Datenübermittlung, insbesondere an der Schnittstelle zwischen Netz und Verbraucher.

#### **Erneuerbare Energien unterstützen – Netze und Speicher ausbauen**

Die NRWSPD will die Erhöhung des Anteils der Erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung. Erneuerbare Energien brauchen Fläche. Hierbei kommt den weniger dicht besiedelten, ländlichen Regionen des Landes eine besondere Verantwortung zu. Die NRWSPD begrüßt regionale Ansätze, die in diese Rich-

tung zielen und aktiv die Energie-wende befördern. Zur Unterstützung der ehrgeizigen Ziele hat die Landesregierung in NRW z.B. einen Windenergieerlass auf den Weg gebracht, der sich gegen Höhenbeschränkungen von Windenergieanlagen ausspricht und bislang ausgeschlossene Flächen für die Windenergienutzung öffnet (z.B. Überschwemmungsgebiete, forstwirtschaftliche Nutzflächen).

Die industrielle Entwicklung Nordrhein-Westfalens hat sich stets an seinen Flüssen vollzogen. Innovative Wasserkrafttechnologie ist in hohem Maße umweltverträglich und liefert kontinuierlich Energie. Daher ist die Nutzung von Wasserkraft durch neuartige Techniken u.a. bei Laufwasserkraftwerken und der sog. „Kleinen Wasserkraft“ zu intensivieren. Es bietet sich an, diese Potenziale der Wasserkraft zunächst in einer Modellregion verstärkt auszubauen und dabei das vor Ort vorhandene Know-how – etwa im Hochschulbereich – zu

nutzen. Leistungsfähige Speicher sind notwendig, um die wetterabhängige, schwankende (volatile) Erzeugung von Strom aus Wind und Sonne auszugleichen. Deshalb fordern wir, Hemmnisse für die Investitionen in Energiespeicher zu beseitigen und begrüßen die Regionalplanänderungsverfahren in den Regierungsbezirken Köln und Detmold mit dem Ziel der Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen für die Errichtung von Pumpspeicherkraftwerken in Simmerath und im Kreis Höxter. Weitere müssen folgen.

Die Marktfähigkeit und Wirtschaftlichkeit von Energiespeichersystemen wie Druckluftspeichern, Großbatteriespeichern und lokalen Kleinspeichern sind eine wichtige, notwendige Voraussetzung für die weitere Dynamisierung des Marktes für Erneuerbare Energien. Sie wird von uns unterstützt.

Auch die zu- und abschaltbaren Lasten der Grundlast der energieintensiven



siven Betriebe wirken wie ein Energiespeicher. Sie sind entsprechend zu regeln und zu vergüten.

Stromerzeugung und die Verteilung in den Stromnetzen sind inzwischen nach Auflagen der EU in Deutschland getrennt. Wir begrüßen die sich dabei ergebenden Chancen einer echten Kommunalisierung der Energieerzeugung. Die Möglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger, sich im Rahmen etwa von Genossenschaften und Erzeugergemeinschaften am Bau und Betrieb von Energieanlagen zu beteiligen, wollen wir unterstützen und fördern.

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 den Verschiebungen zwischen Erzeugungsschwerpunkten im Norden und Westen der Bundesrepublik Deutschland und den Lastzentren im Süden und Westen Rechnung getragen werden. Dezentralere Er-

zeugung und die private Nutzung selbst erzeugten Stroms erfordern veränderte Versorgungsstrukturen. Hierzu sind große privatwirtschaftliche Investitionen erforderlich, die durch staatliche Maßnahmen (Regulierung und Bürgschaften etc.) flankiert werden müssen. Dabei setzen wir auf einen ganzheitlichen Ansatz, der Erzeugung, Verbraucher und Netzbetreiber gleichermaßen in die Pflicht nimmt.

Bis zum Jahr 2015 sind zehn Netzausbauprojekte in Nordrhein-Westfalen zu realisieren. Für den Zeitraum 2015 bis 2020 hat die Deutsche Netzagentur einen zusätzlichen Netzausbaubedarf in Höhe von ca. 3600 Kilometern ermittelt.

Die Mittel für den Ausbau trans-europäischer Energienetze, insbesondere an den Schnittstellen für Leitungen an den Grenzen, müssen aufgestockt werden.

Für Stromleitungen mit europäischer oder überregionaler Bedeutung hat die Bundesregierung in ihrem Netzausbaubeschleuni-

gungsgesetz die Bundesfachplanung und Planfeststellung zentralisiert und die Bundesnetzagentur für zuständig erklärt. Weil dafür zunächst die Kapazitäten neu aufgebaut werden müssen, sind bereits jetzt Verzögerungen festzustellen und weitere Verzögerungen absehbar statt zur Beschleunigung des Netzausbaus beizutragen.

Für Akzeptanz und Durchsetzbarkeit des Netzausbaus ist die frühzeitige Beteiligung der betroffenen Bevölkerung essenziell. Der notwendige Ausbau der Netzinfrastruktur muss in der Nähe von Wohngebieten nach Möglichkeit in Form der Erdverkabelung erfolgen. Für die Netzbetreiber muss dafür eine Refinanzierung ermöglicht werden.

#### **Ausbau der Energieinfrastruktur in einem Masterplan Energie integrieren**

Ein Masterplan Energie, der die verschiedenen notwendigen Umbaumaßnahmen in den vielen Bereichen unseres Energiesystems

aufeinander abstimmt, ist dringend notwendig. Hierfür hat die Bundesregierung in den letzten Monaten zu viel Zeit verstreichen lassen und ist Antworten schuldig geblieben.

Energieeffizienz, beschleunigter Ausbau der Erneuerbaren Energien, der Ersatz alter ineffizienter durch neue effiziente Kraftwerke und die Sicherung der Rahmenbedingungen für energieintensive Industrie, wird nur dann erfolgreich sein können, wenn die Prinzipien sozialer Gerechtigkeit ein elementarer Bestandteil der Energiewendepolitik werden.

Wenn die Energiewende zu Lasten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Verbraucherinnen und Verbraucher und Mieterinnen und Mieter konzipiert wird, dann werden jetzt notwendige Investitionen in der Bevölkerung keine Akzeptanz finden – trotz der grundsätzlichen Zustimmung zu einem Ausstieg aus der Atomenergie.

#### **Kraftwerke als Element der Energieinfrastruktur erneuern**

Solange Strom aus Erneuerbaren Energien nicht im ausreichenden Maß zur Verfügung steht, müssen fossile Kraftwerke auf der Basis von Erdgas oder von Braun- oder Steinkohle die Grundlastversorgung sichern.

Das wird langfristig nötig bleiben, bis Technologien zur Speicherung großer Strommengen verfügbar sind – länger als die heute vorhandenen Kohle- und Gaskraftwerke betrieben werden können und auch betrieben werden sollten. Es wird deshalb auch einen Neubau von fossilen Kraftwerken geben müssen. Es ist Planungssicherheit auch für Investitionen in fossile Kraftwerke und Kraftwärmekopplungsanlagen und für die Erprobung von CCS herzustellen.

Neue, flexible Kraftwerke eröffnen hingegen die Chance gleichzeitig zur Entlastung der Anwohner von Emissionen, zur Stärkung der Wirtschaftskraft und Sicherung von Arbeitsplätzen und zur Erreichung der NRW-Klimaschutzziele beizutragen.

Wir wollen, dass klimaschädliche Altanlagen durch neue, wesentlich effizientere Anlagen ersetzt werden. Dazu sollen neue Kraftwerke möglichst als hocheffiziente KWK-Anlagen errichtet werden. Der Ausbau der Nah- und Fernwärmenetze ist entsprechend massiv zu fördern, die rechtlichen Bedingungen sind durch ein verbessertes KWK-Gesetz zu schaffen.

Wir begrüßen es, wenn im Rheinischen Revier in neue, flexible und wirkungsstarke Kraftwerksblöcke investiert wird und alte Anlagen dafür stillgelegt werden.

Denn dem Rheinischen Revier würde Stillstand drohen, wenn für die nächsten Jahrzehnte die Braunkohleförderung unverändert bliebe und diese Kohle überwiegend in Uralt-Blöcken verstromt würde.

Die alten Kraftwerke im Rheinischen Revier sollen nicht nur stillgelegt sondern auch abgerissen werden. Gemeinsam mit den Bergbau treibenden, Energie erzeugenden Unternehmen wollen wir einen

„Aktionsplan Rheinisches Revier“ entwickeln, der in seiner Umsetzung den Leitziele der zügigen und kontinuierlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Steigerung des Anteils der regenerativen Energien an der Stromerzeugung folgen soll.

### Planungssicherheit herstellen – Bürgerbeteiligung sichern

Fragen des Netzausbaus, des Ausbaus der Kraftwerksinfrastruktur und des Ausbaus Erneuerbarer Energien bedürfen einer ganzheitlichen Planung und einer frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Nur so kann es gelingen, Rechtssicherheit für Investoren einerseits und zügige, transparente Genehmigungsverfahren andererseits zu ermöglichen.

Die Regionalplanung muss hierbei Bindeglied zwischen Kommunal- und Landesebene sein. Notwendig ist eine integrierte Regionalentwicklung (Umwelt- und Klimaschutz, Wirtschaft, Landschafts- und Naturschutz, Touris-

mus, Siedlungsentwicklung und infrastrukturelle Daseinsvorsorge), die helfen soll, frühzeitig Konflik-

te bei der Standortwahl, z. B. von Windenergieanlagen, zu minimieren.



### Zukunft braucht Kommunikation

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

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

Auch Regionen mit zurückgehender Bevölkerungszahl und einer älter werdenden Gesellschaft profitieren von der Anbindung an leistungsfähige Breitband-Netzwerke. Hierdurch wird den Menschen das Leben in der gewohnten Umgebung, unabhängig von Alter und Besiedlungsdichte, möglich und attraktiv gemacht. Der Zugang zu Breitband-Netzwerken ist für Unternehmen in

ländlichen Regionen unabdingbare Standortvoraussetzung und sichert Arbeitsplätze gerade im industriellen Bereich.

Nur über komplizierte Förderverfahren bieten sich bislang Möglichkeiten, bestehende Wirtschaftlichkeitslücken bei Breitbandinvestitionen zu schließen. Doch selbst bei der Bereitschaft der Kommunen, Wirtschaftlichkeitslücken durch eigene Beteiligungen zu schließen, mangelt es teilweise an Interesse von privaten Investoren, in dünn besiedelten Gebieten von Landkreisen oder in unterversorgten Ortsteilen die Breitbandversorgung auszubauen.

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, mindestens 75 Prozent aller deutschen Haushalte bis Ende 2014 mit mindestens 50 Mbit/s zu versorgen. Laut der digitalen Agenda der EU-Kommission ist vorgesehen, dass bis zum Jahr 2020 alle Bürger mit 30 Mbit/s und die Hälfte aller EU-Bürger mit mindestens

100 Mbit/s versorgt sein sollen. Der Düsseldorfer Koalitionsvertrag sieht vor, dass die Landesregierung NRW sich weiterhin konsequent für den Ausbau der Breitbandversorgung einsetzt, insbesondere im ländlichen Raum.

Die vielen einzelnen Breitband-Initiativen von Kommunen und Stadtwerken in NRW sind zu begrüßen, müssen aber gebündelt werden. Die verschiedenen und noch erforderlichen Anstrengungen sollen unter dem Dach einer Landesgesellschaft NRW abgestimmt werden, so dass die Versorgungsziele in allen Teilen des Landes erreicht werden können.

Die NRWSPD begrüßt die bisherigen Initiativen der Landesregierung mit dem BreitbandConsulting NRW, Landkreise und Kommunen bei der Umsetzung von Breitband-Projekten zu beraten und zu unterstützen.

Weiterhin ist die Förderung regionaler Kooperationen von privaten IKT-Unternehmen und Kommunen



wichtig, um einen stärkeren Breitbandausbau vorantreiben zu können.

Die bisherigen Forderungen von Bund und EU zum verstärkten Ausbau leistungsfähiger Kommunikationsnetze entsprechen nicht den vorhandenen Fördermöglichkeiten. Die EU und die Bundesregierung sind in der Pflicht, für die Förderung von Breitband-Ausbau weitere finanzielle Fördermöglichkeiten zu schaffen.

Die NRWSPD setzt sich weiterhin dafür ein, dass folgende Maßnahmen in NRW stärker unterstützt werden:

- Eine Ausweitung der Kooperationen zwischen privaten IKT-Unternehmen (Netzbetreibern) mit Kommunen bzw. Landkreisen sowie kommunalen Unternehmen, um Synergieeffekte bei Ausbaumaßnahmen zu nutzen,
- eine weitere finanzielle Förderung von Breitband-Ausbaumaßnahmen, insbesondere im

ländlichen Raum,

- die Förderung und Beratung von Breitband-Maßnahmen einzelner privater Initiativen und Kommunen. Die Eigenleistung von privaten Initiativen

soll durch die Kommunen positiv begleitet werden.

- Der Einsatz dafür, dass sich Bund und EU verstärkt am Breitbandausbau im ländlichen Raum beteiligen.



## Zukunft braucht Lebensqualität

Eine vorausschauende Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik trägt maßgeblich zur Attraktivität der Städte und Gemeinden in NRW bei. Sie ist im Sinne der vorsorgenden Politik der Landesregierung das Politikfeld, in dem die Lebensqualität der Menschen vor Ort in den Blick genommen wird. Ein nachfragegerechtes, breit gefächertes Wohnungsangebot in allen Preissegmenten in einem lebenswerten Wohnumfeld und in sozial stabilen Quartieren ist ein entscheidender Faktor für ein gutes Leben und die weitere Entwicklung der Städte und Gemeinden. Ob demografischer Wandel, ob Klimaschutz und Energieeinsparung oder ob Fragen des sozialen Zusammenhalts, der Chancengleichheit in Schule und Bildung: Bei vielen der anstehenden politischen und gesellschaftlichen Herausforderungen nimmt die Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik eine Schlüsselrolle ein. Der demografische Wandel erfordert die Entwicklung differenzierter Konzepte und Strategien in der

Wohnungspolitik: Neben Regionen mit stagnierender oder rückläufiger Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung und demzufolge entspannten Wohnungsmärkten gibt es Regionen – vor allem in der Rheinschiene – mit Bevölkerung- und Haushaltswachstum und entsprechender Wohnraumknappheit. Hiermit verbunden sind unterschiedliche Ausgangsbedingungen bezüglich der Investitionserfordernisse: In entspannten Wohnungsmärkten sind vorrangig Bestandsinvestitionen für die energetische Modernisierung, den altengerechten Umbau und ggf. den Rückbau des Wohnungsbestandes erforderlich, in Wachstumsregionen kommen die notwendigen Investitionen in den Neubau hinzu. Darauf muss die Förderpolitik adäquat reagieren. Um negative Folgen für die Stadtentwicklung und eine finanzielle Überforderung der betroffenen Mieter- und Selbstnutzerhaushalte zu vermeiden, müssen die erforderlichen Standards für die Bestandsinvestitionen mit Augenmaß

festgesetzt und Fördermittel bereitgestellt werden.

Das bedeutet konkret:

Bei der Festlegung der Standards für die energetische Sanierung müssen nicht nur der Stand der Technik, sondern auch die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen berücksichtigt werden. Hierdurch lässt sich eine Investitionszurückhaltung der Wohnungsmarktakteure und finanzielle Überforderung der betroffenen Mieter- und Selbstnutzerhaushalte vermeiden. Da die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und eine Senkung des Energieverbrauchs auch im gesamtgesellschaftlichen Interesse liegt, müssen Fördermittel zu einer fairen Lastenverteilung zwischen selbstnutzenden Eigentümern bzw. Vermietern und Mietern sowie der öffentlichen Hand beitragen. In Anbetracht der durch die Bundesregierung im Rahmen ihrer Klimaschutzziele angestrebten Verdoppelung der Sanierungsquote reichen hierzu die geplanten 1,5 Mrd. Euro jährlich



für die CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramme der KfW bei Weitem nicht aus, da die angestrebte Quote von jährlich 2 Prozent des Gebäudebestandes selbst mit einer besseren finanziellen Ausstattung in den vergangenen Jahren bei Weitem nicht erreicht wurde.

Ergänzend zu den Förderangeboten der KfW muss die energetische Sanierung des Wohnungsbestandes im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung des Landes finanziell unterstützt werden. Da in den noch unsanierten und daher preiswerten Wohnungsbeständen ein überproportionaler Anteil einkommensschwacher Haushalte lebt, lassen sich nur so Verdrängungseffekte durch steigende Mieten vermeiden.

Auch im Zusammenhang mit der Alterung der Gesellschaft sind umfangreiche Investitionen in den Wohnungsbestand notwendig. Die Bevölkerung in NRW wird älter, wobei insbesondere der Anteil der sogenannten Hochbetagten mit über 80 Jahren drastisch zunehmen

wird. Der Wunsch der weit überwiegenen Zahl der älteren Menschen ist es, selbstbestimmt bis ins hohe Alter in der eigenen Wohnung zu leben. Hinzu kommt Wohnraum für Menschen mit Behinderung und deren Familien, der anderen Standards gerecht werden muss. Die UN-Behindertenrechtskonvention verpflichtet alle staatlichen Ebenen, die gleichwertige Teilhabe für alle Menschen auch im Themenfeld Wohnung zu sichern. Um die finanzielle Leistungsfähigkeit der Altershaushalte und der eingeschränkten Menschen nicht zu überfordern, ist es unerlässlich, die Anpassungsmaßnahmen finanziell zu fördern und auch hier die einzuhaltenden Standards mit Augenmaß festzusetzen.

Mit dem erforderlichen Neubau von geförderten Wohnungen und den anstehenden Aufgaben im Bereich des Wohnungsbestandes steht die soziale Wohnraumförderung in NRW vor erheblichen Herausforderungen. Zugleich sind die für die Wohnungsbauprogramme des Landes zur Verfügung stehenden

Mittel begrenzt, soll ein Substanzverzehr des für die Finanzierung vorhandenen Vermögens vermieden und die Förderung langfristig gesichert werden. Der hohe Förderbedarf bei zugleich beschränkten Mitteln erfordert es, die Fördergelder möglichst zielgerichtet und effizient einzusetzen. Das bedeutet, dass die Neubauförderung insbesondere die Wachstumsregionen des Landes im Blick haben sollte, während in anderen Regionen eine Neubauförderung nur für bestimmte Nachfragegruppen zur Schließung bestehender Angebotslücken im Bestand (z.B. altersgerechte oder familiengerechte Wohnungen) in Betracht kommt. Zielgerichteter Mitteleinsatz bedeutet auch, dass der Schwerpunkt der Fördermaßnahmen im geförderten Mietwohnungsbau liegen muss.

Darüber hinaus wollen wir die Wohnraum- und Städtebauförderung zu einer Quartiersförderung weiterentwickeln, damit gerade in den schrumpfenden Regionen das lebenswerte Wohnumfeld in den Blick genommen werden kann.

Denn erfolgreiche Wohnungspolitik benötigt integrierte Ansätze: Alleine durch die Bereitstellung von geeignetem Wohnraum lässt sich der Verbleib älterer Menschen in ihrer Wohnung, lässt sich familiengerechtes Wohnen nicht gewährleisten. Hinzukommen muss eine entsprechende Gestaltung des Wohnumfeldes und des öffentlichen Raums, die Gewährleistung einer funktionierenden Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie die notwendigen technischen und sozialen Infrastrukturen. Dies erfordert eine ressortübergreifende Zusammenarbeit der betroffenen Fachbereiche auf Landes- wie auf kommunaler Ebene und eine Kooperation mit den von den Planungen betroffenen verwaltungsexternen Akteuren. Im Interesse einer größtmöglichen Effektivität und eines möglichst zielgenauen Mitteleinsatzes muss es darum gehen, Reibungsverluste, Zersplitterung von Zuständigkeiten und Parallelstrukturen zu vermeiden oder aufzulösen.

Daraus folgt auch, dass ein mög-

lichst effizienter Mitteleinsatz zudem die Stärkung der kommunalen Kompetenzen bei der Entscheidung über die Verwendung der Fördergelder erfordert. In Anbetracht der zunehmenden regionalen und örtlichen Differenzierung der Wohnungsmärkte kann nur vor Ort konkret entschieden werden, in welchen Bereichen die Mittel vorrangig eingesetzt werden sollen. So sind zwar auf Landesebene die grundlegenden Informationen zur Einschätzung der Entwicklung von Wohnungsangebot und -nachfrage und zur Einkommenssituation vorhanden, es fehlen aber die nötigen Detailkenntnisse zum Baulandangebot, zur genauen Struktur und Entwicklung des Wohnungsbestandes, zur Zusammensetzung der Wohnungsmarktakeure und deren Investitionspräferenzen, zur Entwicklung der Stadtteile und Wohnquartiere sowie zur genauen Zusammensetzung und Versorgungssituation der Zielgruppenhaushalte. Daher sollten den Städten und Gemeinden in Zukunft allgemeine Förderbudgets zur Verfügung gestellt werden, die diese

im Rahmen der von ihnen erstellten kommunalen Wohnraum- und Quartierskonzepte flexibel einsetzen können. Durch Vorgabe allgemeiner Rahmenbedingungen z.B. zu den Fördergegenständen, zur Bestimmung der Zielgruppen, zur Höhe der Förderung und zu weiteren Förderkonditionen, die von den Städten und Gemeinden zu beachten sind, kann das Land die Umsetzung seiner wohnungspolitischen Ziele sicherstellen.

Der alten- und klimagerechte Stadtumbau, der Erhalt sozial stabiler Bewohnerstrukturen in den Stadtteilen und Wohnquartieren kann ohne gemeinsame Kraftanstrengungen von Land und Kommunen nicht gelingen.

Auch der Bund darf sich nicht aus der Verantwortung stehlen. Er muss sich auch weiterhin zur Notwendigkeit des Engagements im sozialen Wohnungsbau bekennen, denn der soziale Wohnungsbau darf nicht allein dem Markt überlassen werden. Die soziale Wohnraumförderung hat die Menschen als Zielgruppe



im Blick, die wegen ihres Einkommens oder aus anderen Gründen Schwierigkeiten haben, auf dem freien Wohnungsmarkt eine angemessene und preiswerte Wohnung zu bekommen. Deshalb müssen die erfolgreichen Programme „Soziale Stadt“ und „Altersgerecht umbauen“ weitergeführt und am besten in unbefristete Förderstrukturen überführt werden.

Der Bund ist daher aufgefordert, von Kürzungen bei den bewährten Programmen in der Städtebauförderung Abstand zu nehmen, die Kompensationszahlungen für die soziale Wohnraumförderung fortzusetzen, Mittel für die energetische Sanierung und den barrierefreien Umbau der Bestände in den Quartieren auskömmlich bereit zu stellen.

#### **Anpassungsstrategien für Infrastruktur**

Infrastruktur gewährleistet heute und in Zukunft gesellschaftliche Teilhabe. Darum ist es in Zeiten der Anpassung an demografische Ver-

änderungen geboten, sorgfältig zu entscheiden, in welchen Bereichen eine Anpassung von funktionslos gewordener Infrastruktur unausweichlich ist und andererseits, wo der gezielte Ausbau Infrastruktur zukunftsfest macht. Die politische Herausforderung ist, aus der gesellschaftlichen Veränderung neue Chancen zu generieren. Daran muss sich sozialdemokratische Politik messen lassen.

Infrastrukturplanung ist Teil einer regionalen und kommunalen integrierten Regional- und Stadtentwicklung. Die auskömmliche Unterhaltung der materiell-technischen und der Bildungsinfrastruktur ist für uns eine gesamtstaatliche Verpflichtung.

Wo es erforderlich ist, braucht es für die bedarfsgerechte Anpassung von Infrastruktur mittel- bis langfristiger Konzepte, die in bestehende oder zu entwickelnde Stadtentwicklungskonzepte integriert werden.

Insbesondere im Bereich der Bil-

dungsinfrastruktur sind Prioritäten und Posterioritäten bei Neubau und Neuinvestition entsprechend darzustellen. Vorhandene Gebäude werden unterstützt durch das Land im Bestand untersucht und mit ermittelten Bedarfen abgeglichen. Erst danach kann über Anpassung oder Umnutzung entschieden werden.

Diese Anpassungskonzepte dürfen durch Sparanstrengungen aber nicht konterkariert werden, um nicht die notwendigen Investitionen zu verhindern. Die Kommunen brauchen Gestaltungsspielräume für eine innovative Infrastrukturentwicklung in Verbindung mit einer gebietsbezogenen Stadterneuerung. Über Modellprojekte im Rahmen der Stadtentwicklung kann der Nachweis geführt werden, dass dies ohne den Verlust von Chancengleichheit für die Betroffenen möglich ist.

Die kommunale Finanzausstattung und die Mobilisierung von Privateigentümern und Bürgerinnen und Bürgern erfordern neue, kreative

und ordnungspolitische Lösungen. Bund und Land sind aufgerufen, die strukturelle Unterfinanzierung Nordrhein-westfälischer Kommunen weiter abzubauen und so neue Investitionsspielräume zu schaffen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach der Evaluierungsphase das Programm Stadtbau West zu revitalisieren.

Die Landesregierung wird aufgefordert, mit Hilfe von Forschungsmitteln die wissenschaftliche Begleitung von Anpassungs- und Rückbaustrategien - in Zusammenarbeit mit der interkommunalen Kooperation Städte 2030 sowie unter Beteiligung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) - zu verstärken. Darüber hinaus prüft die Landesregierung die Gründung einer Entwicklungsgesellschaft zur Förderung von Gebieten mit Infrastrukturdefiziten.

Das Land NRW wird aufgefordert, die Kommunen modellhaft beim Einsatz von Rechtsinstrumenten gegen Eigentümer so genannter Schrottimmobilien zu unterstützen.

#### **Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung**

Sauberes Trinkwasser ist unser wichtigstes Lebensmittel und für jeden Menschen unverzichtbar. Trotz hoher Siedlungsdichte und der industriell geprägten Wirtschaft verfügen 18 Millionen Menschen in NRW heute über eine sichere Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung.

Die Trinkwasserversorger und Abwasserentsorger gewährleisten dies bislang auf höchstem Niveau. Die Ressource Wasser muss stets geschützt werden. Dabei müssen weiterhin hohe Standards gelten und diese konsequent auf neue Anforderungen ausgerichtet werden.

Das Wasser- und Abwasserinfrastrukturnetz ist über mehrere Jahrzehnte hinweg gewachsen. Dieses komplexe System steht inzwischen unter spürbarem Veränderungsdruck.

Dies resultiert hauptsächlich aus folgenden Gründen:

Der betriebliche Umgang mit Wasser und Abwasser hat sich zu einer Kreislaufwirtschaft weg von der Devise „ab ins Rohr“ entwickelt. Insbesondere die Schwerindustrie hat ihren Wasserbedarf und damit den Abwasserausstoß durch neue Technologien erheblich reduziert.

Der demografische Wandel führt zusätzlich zu einer abnehmenden Auslastung der Wasserinfrastruktur. Dies kann und muss aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen in einigen Städten und Regionen zu Rück- und Umbaumaßnahmen der Netze und Anlagen führen.

Die Wasserinfrastruktur weist vielerorts schon eine lange Nutzungsdauer auf. Dadurch ergibt sich in naher Zukunft ein erheblicher Reinvestitionsbedarf. Dies betrifft u. a. auch die weitere Ertüchtigung der Wasserwerke, um Medikamentenrückstände und andere diffuse Stoffe aus dem Wasser zu filtern.

Auch die Veränderungen durch den Klimawandel wirken sich verstärkt auf das Wasser- und Abwasserinf-

rastrukturnetz aus. Der Anfall von Regenwasser und Hochwasser wird sich weiter verändern. Häufigere Starkregenereignisse aber auch längere Trockenperioden stellen neue Anforderungen an die Wassernetze. Aktuell ist den Kommunen die Möglichkeit genommen, die Kanalnetze auf die öffentlich-rechtlichen Wasserwirtschaftsverbände zu übertragen. Das Zukunftsmodell überkommunale Kooperationen ist somit den kommunalen Abwasserentsorgern verbaut.

Wasser ist Lebensmittel Nummer Eins und muss allen Bürgern in höchster Qualität zur Verfügung stehen. Der Einsatz entsprechender Technologien ist ebenso Voraussetzung wie die ständige, kompetente Überwachung der Wasserqualität. Sauberes Trinkwasser genießt in allen Fällen Vorrang vor umweltschädlichen Verfahren zur Gewinnung von unkonventionellem Erdgas (Fracking). Dieser Vorrang ist landes- und bundesgesetzlich (Bergrecht) zu sichern.

Gleichzeitig muss der verantwort-

ungsvolle, schonende Umgang mit der Ressource Wasser gewährleistet und der Eintrag von schädlichen Spurenstoffen minimiert werden. Die bestehende Infrastruktur muss daher in Stand gehalten bzw. an die sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst werden.

Für die SPD stehen dabei vor allem folgende Punkte im Vordergrund:

- in der Abwasserentsorgung und Wasserversorgung müssen interkommunale Kooperationen ermöglicht und verbessert werden. Eine Änderung der Wasserwirtschaftsverbands-gesetze ermöglicht die interkommunale Kooperation und schafft so Effizienz und Kostenreduzierungs-potenziale.
- Mit einem Masterplan „Wasser“ schaffen wir ein integriertes Gesamtkonzept, das den Umbau des Wasser- und Abwasserinfrastrukturnetzes mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie und des Hochwasserrisikomanagements verbindet.

- Landesweite Koordinierung zur langfristigen Finanzierung der Wasserinfrastruktur.

### Abfallentsorgung

Die nordrhein-westfälische Wirtschaft hat im Bereich Entsorgungswirtschaft besondere Stärken. Eine vielschichtige Struktur aus kommunalen und privaten Unternehmen hat bislang dafür gesorgt, dass aus NRW immer wieder entscheidende Impulse zur Weiterentwicklung der Entsorgungstechnologien und der Kreislaufwirtschaftsmärkte kamen. Eine breit gefächerte Forschungslandschaft stärkt die Entsorgungswirtschaft. Menschen und Unternehmen erwarten von diesem Teil der Daseinsvorsorge ein breites Spektrum an Leistungen von hoher Qualität zu erschwinglichen Preisen.

Die Organisation und Durchführung der Abfallentsorgung beruht auf einem komplexen logistischen System, das über einen hohen technischen Stand verfügt und aus einem bewährten Mix aus öffent-

lichen und privaten Unternehmen besteht. Dazu zählen vor allem die Schritte Sammlung, Transport und Beseitigung des Mülls. In diesem Kontext gewinnt die energetische und stoffliche Verwertung des Mülls immer mehr an Bedeutung.

Zugleich ist bei der Entsorgung des Hausmülls darauf zu achten, dass dies ein wichtiger wirtschaftlicher Indikator für die Attraktivität von Kommunen ist.

Dieses komplexe System erlebt seit Jahren einen Veränderungsdruck, der sich in seinen Auswirkungen über das gesamte Spektrum von Arbeitnehmerrechten bis zum europaweiten Handel mit Abfall erstreckt.

Diese Infrastrukturleistungen müssen erbracht werden unter der Maßgabe der Preis- und Gebührenstabilität, einer langfristigen Entsorgungssicherheit und eines hohen Umweltschutzniveaus.

Durch den demografischen Wandel müssen die Kosten der Abfallent-

sorgung auf weniger Bevölkerung umgelegt werden. Die so genannte zweite Miete steigt insbesondere in Regionen, die von Abwanderung betroffen sind. Dies gibt dem Abwanderungstrend einen weiteren Impuls.

Im Bereich der Müllverbrennung bestehen tendenziell Kapazitätsüberhänge. Diese können zu finanziellen Belastungen für die kommunalen Haushalte und die Bürger führen.

Die Abfallwirtschaft muss zukünftig das brachliegende Potenzial des Abfalls als Rohstofflieferant nutzen. Dazu ist eine Vernetzung mit anderen Infrastrukturbereichen geboten.

Abfallentsorgung muss allen Bürgern in höchster Qualität für jedermann bezahlbar zur Verfügung stehen. Die bestehende Entsorgungsinfrastruktur muss in Zukunft so flexibel gestaltet werden, dass sie sowohl die regionalen, demografischen und Ressourcen schützenden Anforderungen erfüllt. Ins-

besondere stellt sich die Frage, wie die Entsorgungsinfrastruktur nachhaltig durch die Bürger finanziert werden kann.

Für die SPD stehen dabei vor allem folgende Punkte im Vordergrund:

- Entwicklung eines Abfallwirtschaftsplans, der auf die Stärkung der regionalen Potenziale setzt und so zum Ressourcen- und Klimaschutz beiträgt. Dabei muss insbesondere die Entwicklung regionaler Kooperationen gefördert werden;
- Landesweite Koordinierung einer langfristigen Anpassung der Kapazitäten bei Müllverbrennungsanlagen;
- Landesweite Koordinierung und Entwicklung einer langfristigen Finanzierung der Abfallinfrastruktur;
- Einbindung der Abfallentsorgung in den Klimaschutzplan durch Konzepte zum Ressourcenschutz, Klimaschutz durch öko-effiziente Logistik, Klimaschutz durch integrierte Energie- und Wärmeproduktion.



- Anpassung der Überkapazitäten durch eine intelligente Kraft-Wärme-Kopplung zur

Strom- und Wärmeproduktion durch die thermische Nutzung nachwachsender Rohstoffe –

auf alten Industrieflächen der Region angebaut – genutzt werden.



## Vertrauen in Zukunft

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 si-

cherstellen, dass der Unterhalt und der Ausbau von Infrastruktur auch künftig die Akzeptanz findet, die er braucht. In jedem Falle werden Transparenz und ständige Kommunikation, bei gleichzeitig höherer Umsetzungsgeschwindigkeit wichtige Merkmale einer neuen Infrastrukturpolitik sein müssen.

„Wie wollen wir leben, konkret in unseren Städten, in unserer Region, in unserem Land“? Das ist eine der aktuellen Fragen, mit denen sich immer mehr Menschen auseinander setzen wollen. Diese Zukunftsfragen sind von besonderer Relevanz für den Lebensalltag und müssen der Ausgangspunkt für eine moderne Infrastrukturpolitik sein. Politische Programme in den Wahlkämpfen zur Abstimmung zu stellen, reicht hier nicht mehr aus. Es geht darum, durch konkrete und transparente Folgeabschätzungen innovative, akzeptierte und zukunftstaugliche Infrastrukturprojekte auf den Weg zu bringen und die Lebensqualität zu steigern.

Bürgerbeteiligung führt nicht nur zu besseren und wirtschaftlicheren Lösungen, weil die Kreativität und das Engagement der Bürger und Bürgerinnen abgefragt und eingebunden werden, sondern sichert auch Akzeptanz und Legitimation. Mehr Planungsspielräume vor Ort ermöglichen eine nachhaltige Entwicklung, die soziale, wirtschaftliche und ökologische Belange nicht gegeneinander ausspielt. Es muss an einem gesellschaftlichen Konsens gearbeitet werden, der die unterschiedlichen Interessen und Ziele integriert. Durch eine Planung von unten nach oben und oben nach unten im Gegenstromverfahren wird das demokratische Teilhaberecht realisiert und durch das Zutrauen in den Sachverstand und das Verantwortungsbewusstsein der Bürger und Bürgerinnen gestärkt. Verbesserte Beteiligung sollte dazu beitragen, die Dauer der Planungsverfahren zu verkürzen. Dazu sind frühzeitige Informationen und Transparenz wichtig. Deshalb sind verbindliche Transparenzstandards zu definieren sowie zu sichern und müssen die Planungsverfahren ge-

öffnet werden. Die Verständlichkeit der Planungsprozesse und vorgeschriebener Planungsalternativen gehören zu den Qualitätsmerkmalen einer Bürgerbeteiligung, die Einflussnahme und Kontrolle tatsächlich ermöglicht. Es gilt insbesondere auch benachteiligte Bevölkerungsgruppen zu aktivieren. Erforderlich ist eine sachgerechte Abstufung der Planungsentscheidungen. Auf überregionaler Ebene sind Diskussionen und Entscheidungen über das „Ob“ erforderlich, zum Beispiel zu Mobilitätskonzepten, die die Frage beantworten sollen, welche Verkehrsnetze wir benötigen und welche Verkehrsträger Priorität haben sollen. Zu Grundsatzfestlegungen und grundsätzlichen Weichenstellungen der Infrastruktur sollten Volksentscheide ermöglicht werden, z.B. zu den Bedarfsplänen der Bundesverkehrswege und zum Netzausbau im Energieleitungsbe-

Aber es ist auch eine Differenzierung zwischen Neu- und Ausbau erforderlich, da bei einem Ausbau begrenzte Handlungsalternativen

vorliegen, weil z.B. die Linien- und Trassenführungen grundsätzlich festliegen. Die Öffentlichkeit muss Möglichkeiten zur Stellungnahme zu Zielen und Prioritäten von Infrastrukturprojekten, zur Netzplanung, möglichen Netzalternativen, Bedarfslisten, Umweltberichterstattung, Berechnungsgrundlagen, ökonomischen Fragen wie Nutzen-Kosten-Analysen und Prognosenzenarien haben. Alle Anhörungs-, Erörterungs-, Scopingtermine sollten grundsätzlich öffentlich sein. Zu Beginn des Planungsverfahrens müssen die Planung einschließlich Planungsalternativen, Kosten möglicher Projektalternativen sowie Einflussmöglichkeiten der Bürger in einer öffentlichen Veranstaltung erläutert werden.

Die genaue Trassierung und Linieneinführung sowie die Entscheidung über die Gestaltungsvarianten hat in späteren Verfahrensschritten (Raumordnungsverfahren und Linienbestimmungsverfahren) stattzufinden. Ebenso sind andere Entscheidungsebenen gefragt, die wiederum die Beteiligung sicher-

zustellen haben – nämlich Länder und Kommunen. Voraussetzung für die Aufnahme eines Projektes in die Bedarfsplanung oder Realisierung muss sein, dass der Anmelder (Länder, DB Netz, Bundesbehörden) die Akzeptanz der Projekte in dem vom Projekt gemeldeten Gebietskörperschaften (Bürgerbefragung, Anhörung, andere Beteiligungsverfahren) geprüft hat und nachvollziehbar die Beteiligung dokumentiert hat. Ebenso ist die Verbändebeteiligung in allen Phasen sicherzustellen.

Wenn Beteiligung gelingen soll, brauchen Bürger und Bürgerinnen bessere Kenntnisse über die zu entscheidenden Angelegenheiten, müssen sich vertreten können oder benötigen Aktivierung und Unterstützung. Dazu gehören „Lernende Verfahren“. Mediationsverfahren, Planungswerkstätten, Bürgergutachten sollten ebenso finanziert werden wie Mediatoren und Bürgeranwälte. In einigen europäischen Ländern werden Kosten der Bürgerbeteiligung in den Planungskosten berücksichtigt. Lernende Verfahren

heißt aber auch, dass Beteiligung zu Nachbesserungen führen kann und muss (z.B. zu nachträglichem Lärmschutz). Auf kommunaler Ebene sind Bürgerbegehren, Bürgerentscheide oder Ratsbürgerentscheide die gesetzlich möglichen Instrumente der Bürger und Bürgerinnen. Ebenso kann durch Petitionen der Wille von Bürgern und Bürgerinnen deutlich gemacht werden, können Verbesserungen oder Korrekturen erreicht und umgesetzt werden. Standardisierte Beteiligungsverfahren und -rechte können die Voraussetzung sein, dass sich Gerichte bei der Überprüfung der Planungsergebnisse stärker auf die Einhaltung des konkreten Verfahrensweges konzentrieren können, und damit könnten Gerichtsverfahren beschleunigt werden. Letztendlich fällt die Entscheidung zur Realisierung und Finanzierung der Infrastrukturprojekte in den jeweiligen Parlamenten abgeschichtet auf den entsprechenden Ebenen durch Ausbaugesetze, Investitionsprogramme, Planfeststellungsverfahren, Raumordnungs-, Flächennutzungs- und Bebauungspläne.

Wichtig ist nach einer Einigung, der Abwägung aller notwendigen Belange und mit dem Abschluss des Prozesses jedoch auch eine verlässliche und zeitnahe Umsetzung mit voller Finanzierung der beschlossenen Baumaßnahme.







S.1: Photocase: jlokij / codswollop / ChriSes / joexx / Beate-Helena / view7 / akai / currantbun / thomasfuer  
 S.2: Photocase: anely  
 S.5: Jochen Ott  
 S.9: Photocase: cw-design  
 S.10: Photocase: m.vial  
 S.19: Photocase: mistify  
 S.24: Photocase: codswollop  
 S.25: Photocase: jlokij  
 S.30: Photocase: jarts  
 S.32: Photocase: himberry  
 S.40: Photocase: Dragon30  
 S.43: Photocase: Dan Kuta  
 S.44: Photocase: AndreasF.  
 S.46: Photocase: ts-grafik.de  
 S.48: Photocase: jlokij



*Impressum:*

*Herausgeber  
SPD Landesverband NRW  
Kavalleriestr. 16  
40213 Düsseldorf*

*Telefon 0211/ 136220  
E-Mail [info@nrwspd.de](mailto:info@nrwspd.de)*

*Gestaltung: [WehKah.de](http://WehKah.de)*





NRW  
SPD

2013