

52. JU NRW-Tag in Hückelhoven

***„Vorrang für Investitionen –
neue Infrastrukturpolitik für NRW“***

***Leitantrag Nr. 1 zum 52. JU NRW-Tag
am 10./11. September 2016 in Hückelhoven***

Vorrang für Investitionen – neue Infrastrukturpolitik für NRW

2

Einleitung

4 Unser Nordrhein-Westfalen war das Herz und der Impulsgeber des wirtschaftlichen Aufstiegs
5 der Bundesrepublik Deutschland und ein Garant für Innovation und Fortschritt. Die über 17
6 Millionen Bürger unseres Landes erwirtschaften heute 22 Prozent des deutschen
7 Bruttoinlandsproduktes, noch immer spielt die Industrie dabei eine wichtige Rolle. Mit den
8 angrenzenden Staaten Belgien und Niederlande sowie der Nachbarschaft zu den Bundesländern
9 Niedersachsen, Hessen und Rheinland-Pfalz ist NRW zugleich ein Transitland im Transitland
10 Deutschland, dessen Straßen, Schienen, Flughäfen und Binnengewässer tagtäglich als
11 Verkehrsadern für Millionen Menschen und unzählige Tonnen Waren dienen. Produkte und
12 Dienstleistungen „Made in NRW“ sind in aller Welt gefragt und werden über diese
13 Verkehrsadern transportiert. Unsere Verkehrsinfrastruktur ist unser Tor zur Welt!

14 Während der Personen- und Güterverkehr durch unser Land zunimmt, steigen auch die
15 Anforderungen an die Infrastruktur. Unsere Verkehrsinfrastruktur steht jedoch in einigen
16 Bereichen vor dem Kollaps, es droht der Verkehrsinfarkt für NRW. Investitionsstau beim Land
17 und Verkehrsstau auf den Autobahnen, überhöhte Auflagen für neue Bauprojekte oder deren
18 unnötige Verschiebung und die Uneinigkeit der rot-grünen Landesregierung in NRW kosten das
19 Land tagtäglich Millionen Euro und sorgen dafür, dass Unternehmen, Köpfe und Ideen
20 abwandern. Dass NRW bundesweit die rote Laterne beim Wirtschaftswachstum vor sich
21 hertragen muss, ist eine Auswirkung dieser desaströsen Infrastrukturpolitik.

22 NRW muss wieder ein Land der Investitionen werden, ein Land, das seiner Vorreiterrolle in
23 Deutschland und Europa gerecht wird. Wir brauchen wieder eine starke Regierung, die die
24 Interessen unserer Bürger, Wohlstand und Wachstum wieder in den Vordergrund stellt. Wir als
25 JU NRW setzen uns für einen Wandel ein, von einer Politik der Tatenlosigkeit, des Verhinderns
26 und Verzögerns zu einer Politik des Anpackens, des Fortschrittes und der Investitionen. Mit
27 diesem Papier formulieren wir unsere Gedanken zur Straßen-, Schienen- und
28 Flugverkehrspolitik, denn gerade in diesen Bereichen droht die rot-grüne Politik unserem Land
29 nachhaltig zu schaden. NRW muss seine Rolle als ökonomisches Herz und als Impulsgeber für
30 Innovationen in Deutschland wieder gewinnen.

31 **1. Straßennetz**

32 Bis zu 120 Fahrzeuge pro Fahrtrichtung pro Minute auf einem einzigen Autobahnabschnitt wie
33 dem Kölner Ring zeigen deutlich, wie intensiv unsere Straßen in NRW genutzt werden.
34 Durchschnittlich fahren auf einer Autobahn in NRW pro Tag 57.000 Fahrzeuge. Jedes Jahr
35 entstehen aber volkswirtschaftliche Schäden in Milliardenhöhe durch Staus auf unseren
36 Autobahnen. NRW ist mit weitem Abstand das Stauland Nr. 1 in Deutschland. Über 320.000 km
37 Stau im Jahr 2015, eine Verdopplung der Staukilometer gegenüber 2010, sprechen eine
38 deutliche Sprache.

39 Schuld sind die Versäumnisse der Landesregierung beim Straßenbau. Ein unzureichend
40 abgestimmtes Baustellenmanagement tut oftmals sein Übriges dazu und sorgt für weitere Staus
41 und Verzögerungen. Während andere Bundesländer regelmäßig die zur Verfügung gestellten
42 Bundesmittel abrufen, muss NRW aufgrund von Planungsfehlern jedes Jahr sogar Mittel
43 zurückgeben, bzw. ruft diese gar nicht erst ab. Im Jahr 2015 standen für den Ausbau der
44 Bundesfernstraßen 2,7 Milliarden Euro zur Verfügung. Dass NRW davon lediglich 128 Millionen
45 Euro, also weniger als 5 Prozent erhielt, ist wortwörtlich der Planlosigkeit der Landesregierung
46 zu verdanken. Denn während die Bayerische Landesregierung baureife Projekte in
47 Milliardenhöhe vorgeplant hat und damit die Grundvoraussetzungen für den Erhalt von
48 Bundesmitteln erfüllt, blockieren Rot und Grün sich in Düsseldorf gegenseitig und verhindern
49 eine vorausschauende Infrastrukturplanung und damit die so dringend benötigten Investitionen.
50 Auch europäische Gelder kommen nicht in unserer Heimat an: Von 1,7 Milliarden EU-Mitteln für
51 die Bundesrepublik im Jahr 2015 flossen nur 90 Millionen Euro, also ebenfalls knapp 5 Prozent,
52 nach NRW. Vor dem Hintergrund, dass in NRW über 20 Prozent der deutschen Bevölkerung lebt
53 und bezogen auf die tägliche Belastung unserer Straßen und Brücken sind diese Werte
54 skandalös niedrig.

55 Exemplarisch für die desaströse Planung der Landesregierung ist die Rheinbrücke A1 bei
56 Leverkusen. Bereits 2012 warnten Experten, dass die Belastung der 50 Jahre alten Brücke zu
57 hoch sei und eine Verkehrssicherheit der Brücke langfristig nicht mehr gegeben sei. Seit 2013
58 dürfen nun LKW über 3,5 Tonnen die Brücke nicht mehr befahren, insbesondere für europaweit
59 agierende Logistikunternehmen und die ortsansässige Industrie ein nahezu unüberwindbares
60 Problem. Das Ausweichen der schweren LKW auf Kölner Brücken ist mit erheblichen
61 Verzögerungen verbunden und führte wiederum zu einem Verkehrschaos in Köln. Auch 2016 ist
62 eine Lösung des Problems nicht in Sicht, denn die Landesregierung hat das Planungsverfahren

63 für den notwendigen Neubau noch immer nicht abgeschlossen und versinkt stattdessen im
64 Streit über das richtige Konzept, während die Kosten des Neubaus (geschätzt: 2014 = 450
65 Millionen Euro; 2016 = 600 Millionen Euro) stetig wachsen.

66 Ein weiteres Verkehrsproblem liegt darin, dass, gemessen an der Auslastung dieser Ver-
67 kehrstrassen, längst nicht genügend Parkflächen auf den Rasthöfen und insbesondere den
68 Autobahnparkplätzen vorhanden sind. Die Flächen sind regelmäßig überbelegt mit schweren
69 LKW, welche teilweise bis auf die Autobahn stehen. Die Fahrer haben indes keine
70 Ausweichmöglichkeiten, da gesetzlich vorgeschriebene Lenkzeiten einzuhalten sind. Auch
71 schwere Unfälle mit Toten und Verletzten waren bereits traurige Folge dieser Situation. Nur
72 6.300 von den 43.000 LKW-Parkplätzen deutschlandweit, also 14 Prozent, befanden sich 2015 in
73 NRW, weitere 340 sind derzeit im Bau. Die Landesregierung ist daher dazu aufgerufen, das
74 Bundesverkehrsministerium sowie die Autobahndirektionen bei den Planungs- und
75 Genehmigungsverfahren für neue Parkflächen zu unterstützen und die vom Bund zur Verfügung
76 gestellten Gelder für den Parkplatzbau abzurufen. Nur so können weitere schwere Unfälle
77 vermieden und die Sicherheit erhöht werden.

78 In anderen europäischen Ländern und umliegenden Bundesländern werden zudem bereits seit
79 mehr als 25 Jahren Lang-LKW eingesetzt, die für eine deutliche CO²-Reduzierung, weniger
80 Verkehrsaufkommen und spürbar weniger schwere Unfälle sorgen können. Rot-Grün startete
81 2015 einen Test, welcher aber mit vielen Einschränkungen versehen ist, so dass kaum
82 Unternehmen bereit sind die notwendigen Investitionen am Fuhrpark vorzunehmen. So ist in
83 NRW statt der normalen Gesamtlänge von 25,25m nur eine Variante mit 17,80m zugelassen und
84 dies auch nur bis Ende 2016. Wir fordern die sofortige Erlaubnis für den regulären Einsatz von
85 Lang-LKW, wie er bereits durch Niedersachsen, Hessen, Sachsen, Schleswig-Holstein, Thüringen,
86 Bayern und Hamburg zugelassen wurde

87 Das Straßennetz NRW, einst Garant für den wirtschaftlichen Aufschwung einer ganzen
88 europäischen Region, hat sich zum Flaschenhals für Wirtschaft und Fortschritt entwickelt.

89 Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 hat die Bundesregierung nun den Takt vorgegeben.
90 NRW muss endlich Planungsrecht bei den vielen Straßenbauprojekten schaffen und Prioritäten
91 setzen, um die zur Verfügung gestellten Gelder abrufen zu können und langfristig Entlastung für
92 die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten. Das muss von den beteiligten Behörden, wie
93 Straßen.NRW, zwingend gewährleistet werden. Ewigen Streit über die Umsetzung können wir

94 nicht gebrauchen, sondern benötigen ein wirkungsvolles, zielgerichtetes
95 Verkehrswegemanagement sowie Einigkeit in der Landesregierung. Es bedarf, wie in anderen
96 Bundesländern, eines Planungsvorrates von Straßenbauvorhaben. Wir schließen uns der
97 Forderung der CDU NRW nach einem solchen Planungsvorrat mit einem Volumen von
98 mindestens einer Milliarde Euro an.

99 NRW kann mehr, daher fordern wir:

- 100 1) Aufbau eines Vorrats an geplanten Bauvorhaben in Höhe von 1 Milliarden Euro, um
101 Mittel aus Bund und EU abrufen zu können
- 102 2) Ein effizientes Baustellenmanagement für Straßenbaustellen in NRW
- 103 3) Eine schnelle Sanierung und/oder Neubau maroder Brücken um dem Verkehrskollaps
104 vorzubeugen
- 105 4) Ausbau der Autobahnparkplätze für LKW für mehr Sicherheit auf den Straßen
- 106 5) Erlaubnis für Lang-LKW auf den Autobahnen von NRW für Umwelt- und Ver-
107 kehrsentslastung

108 **2. Schiene und ÖPNV**

109 Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine wesentliche Säule unserer Infrastruktur
110 und vielfach eine wichtige Alternative zum Straßenverkehr. Zur Verbesserung von Attraktivität
111 und Wettbewerbsfähigkeit müssen Pünktlichkeit und Service bei Bus und Bahn allerdings
112 deutlich gesteigert werden. Insbesondere ist das Land gefordert, die bisherige Förderpraxis von
113 der ausschließlichen Förderung von Neuinvestitionen auf die Förderung von
114 Erhaltungsmaßnahmen umzustellen, um dem massiven Infrastrukturverfall entschlossen
115 entgegen zu treten. Um Kosten zu senken und die Effizienz zu erhöhen, sind regional und
116 funktional sinnvolle Kooperationen bis hin zu Fusionen der kommunalen Verkehrsgesellschaften
117 zu unterstützen.

118 Von großer Relevanz ist für die JU NRW die barrierefreie bzw. zumindest barrierearme ÖPNV-
119 Anbindung, um insbesondere den Mobilitätsbedürfnissen von jungen Familien, älteren
120 Menschen und Menschen mit Behinderungen gerecht zu werden. Auch in ländlichen Regionen
121 muss dauerhaft ein attraktives, zugleich aber bezahlbares ÖPNV-Angebot erhalten bleiben.

122 Hierzu ist es erforderlich, die bestehenden Verkehrssysteme noch stärker um flexible und
123 bedarfsorientierte Bedienformen wie Anruf-Sammeltaxen und Bürgerbusse zu ergänzen.

124 Nach der Finanzierungszusage durch den Bund bei der Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses
125 (RRX) und einer damit verbundenen 15-Minuten-Taktung zwischen Dortmund und Köln ist nun
126 die Landesregierung gefordert, ihren Beitrag bei Planung und Betriebskostenübernahme zu
127 leisten. Ebenso unterstützen wir den zweigleisigen Ausbau der Strecken zwischen Münster und
128 Lünen, um die Anbindung nach Hamburg zu optimieren und die negativen Auswirkungen auf
129 den Nahverkehr zu reduzieren.

130 Der wichtigste Verkehrskorridor für Güter auf der Schiene in Europa → von den
131 niederländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam bis zum italienischen Genua – geht quer
132 durch NRW. Während auf niederländischer Seite mit der Betuwe-Route bereits ein Neu- und
133 Ausbau der Strecke realisiert wurde, stockt auf deutschem Boden der Verkehr. Besonders
134 zwischen Emmerich und Oberhausen ist der dreigleisige Ausbau nach 20 Jahren Planung endlich
135 zu realisieren.

136 Die Akzeptanz für Mobilität und die weitere Modernisierung der Infrastruktur in NRW hängt
137 aber auch entscheidend davon ab die Lärmbelastung für die Anwohner entlang der
138 Verkehrswege zu reduzieren. Der Schutz vor Verkehrslärm an Straßen und Schienen ist daher
139 deutlich zu verbessern und bei neuen Infrastrukturmaßnahmen konsequent mitzudenken.

140 Urbanisierung, Umweltbewusstsein, Ressourcenknappheit und die Entwicklung neuer
141 Technologien verändern aber auch das Mobilitätsverhalten. So steigt die Nachfrage nach
142 flexiblen, nachhaltigen und individuellen Mobilitätsangeboten massiv. Die Bereitstellung und
143 Vernetzung von Daten beispielsweise über mobilitätsbezogene Apps sowie die Entstehung
144 neuer Mobilitätskonzepte wie Car- und Bikesharing oder Bike & Ride unterstreichen diesen
145 Wandel auf besondere Weise. Die JU NRW setzt sich daher für den Ausbau der Schnittstellen
146 zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodale Mobilitätsknoten) ein, um den Übergang
147 zwischen Bahn und Bus, Fahrrad und Auto zu erleichtern. Ebenso fordern wir die Aufnahme der
148 Sharing-Stationen in lokale und regionale Nahverkehrspläne sowie die flächendeckende
149 Einführung von Kombi-Tickets zur Anwendung von Car- und Bikesharingsystemen in Verbindung
150 mit Bahn und Bus.

151 Von besonderer Bedeutung für die JU NRW ist der Ausbau der Fahrradinfrastruktur durch
152 Ladestationen für E-Bikes und Fahrradschnellwege, die Quartiere und Städte verbinden. Ebenso

153 setzen wir uns ein für die Schaffung sicherer Fahrradparkplätze /-häuser, wie beispielsweise der
154 Radstation in Münster, an Umsteigeplätzen wie Bahnhöfen und touristischen Attraktionen.

155 NRW kann mehr, daher fordern wir:

- 156 1) Mehr Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur und Förderung auch für
157 Erhaltungsmaßnahmen
- 158 2) Kooperationen und Fusionen kommunaler Verkehrsgesellschaften
- 159 3) Eine barrierefreie oder zumindest barrierearme Anbindung des ÖPNV, um allen
160 Menschen Mobilität zu ermöglichen
- 161 4) Ausbau des Schienennetzes und Umsetzung neuer Trassen und Strecken
- 162 5) Effiziente regionale und lokale Nahverkehrsplanungen unter Einbindung von in-
163 termodalen Mobilitätsknoten
- 164 6) Ausbau der Fahrradinfrastruktur, insbesondere durch Fahrradschnellwege

165 **3. Flugverkehr**

166 Kein Verständnis hat die JU NRW für die von der rot-grünen Landesregierung geplante
167 Klassifizierung von landes- und regionalbedeutsamen Flughäfen im Zuge des neuen
168 Landesentwicklungsplans. Besonders vor dem Hintergrund, dass der Luftverkehr von 2010 bis
169 2030 um über 60 Prozent zunimmt, gilt es, die Flughäfen in ganz NRW zukunftsfest zu machen
170 und Entwicklungshemmnisse zu vermeiden. Daher müssen alle internationalen
171 Verkehrsflughäfen in NRW – Düsseldorf, Köln, Münster-Osnabrück, aber eben auch Dortmund,
172 Paderborn-Lippstadt und Weeze – wachsen können. Das gilt sowohl für die Airports selbst wie
173 auch für umliegende Gewerbegebiete mit luftfahrtaffinem Gewerbe. Denn eine funktionierende
174 Luftverkehrsinfrastruktur ist gerade für die mittelständisch geprägte Wirtschaft von
175 herausragender Bedeutung. Ebenso setzen wir uns für die Abschaffung der Luftverkehrsabgabe
176 ein, da sie besonders den Luftverkehrsstandort NRW schwächt und Verkehre in die
177 benachbarten Benelux-Staaten verlagert. Darüber hinaus darf es keine weiteren
178 Einschränkungen bzw. keine komplette Einstellung des Nachtflugs geben. NRW muss sein Profil
179 als Dreh- und Logistikkreuz für Deutschland und Europa weiter schärfen. Gleichzeitig muss eine
180 Reduzierung der Lärmbelästigung im Fokus von Politik, Airlines und Flughäfen stehen. Dabei

181 sind unter anderem der verstärkte Einsatz von geräuschemissionsarmen Flugzeugen sowie die
182 Erprobung emissionsarmer Flugrouten notwendig.

183 NRW kann mehr, daher fordern wir:

184 1) Keine Klassifizierung unserer internationalen Verkehrsflughäfen in landes- und regionale
185 Bedeutsamkeit

186 2) Keine weiteren Einschränkungen des Nachtflugs in NRW

187 3) Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmreduktion und finanzielle Sanktionierung bei
188 Einsatz von geräuschemissionsstarken Maschinen

189 4) Abschaffung der Luftverkehrsabgabe

190 **4. Schlusswort**

191 In den rot-grünen Regierungsjahren ist NRW in vielen Bereichen weit hinter andere
192 Bundesländer und europäische Nachbarländer zurückgefallen. Gerade der Zustand der
193 Infrastruktur ist ein Beispiel der Handlungsunfähigkeit und des Handlungsunwillens der
194 Landesregierung. In allen Bereichen der nordrhein-westfälischen Infrastrukturpolitik, von den
195 hier erwähnten Straßen, Bahntrassen, Radwegen sowie der Entwicklung der Flughäfen und des
196 ÖPNV, aber auch bei den Wasserwegen und der digitalen Vernetzung der Bürger und
197 Unternehmen, ist das Versagen der rot-grünen Politik sichtbar. Die Infrastrukturpolitik ist der
198 Flaschenhals für viele Bereiche der wirtschaftlichen Entwicklung, des gesellschaftlichen
199 Zusammenlebens und sogar der Teilhabe ganzer Regionen an Innovationen und Technologie.

200 NRW muss wieder ein Land des Fortschritts und der Möglichkeiten werden. Unser Land verdient
201 eine neue, mutige Politik, die bereit ist, in die Infrastruktur zu investieren und die in der Lage ist,
202 Planungen voran zu treiben und Vorhaben umzusetzen. Wir brauchen eine neue
203 Infrastrukturpolitik für NRW.

204 Daher setzen wir uns als JU NRW für einen Regierungswechsel im Land ein. Wir benötigen eine
205 neue Landesregierung unter der Führung der CDU, um den Investitionsstau abzubauen und die
206 Weichen endlich wieder auf Wachstum zu stellen. Dieses Ziel werden wir in den kommenden
207 Monaten gemeinsam verfolgen! Damit in NRW Investitionen wieder den Vorrang haben!