

**STRASSE. SCHIENE.
KINDERWAGEN.****NRW zurück in die Spur bringen**

am 10. und 11. September 2016
in Hückelhoven #nrwtag52



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

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

Vorrang für Investitionen – neue Infrastrukturpolitik für NRW

Einleitung

Unser Nordrhein-Westfalen war das Herz und der Impulsgeber des wirtschaftlichen Aufstiegs der Bundesrepublik Deutschland und ein Garant für Innovation und Fortschritt. Die über 17 Millionen Bürger unseres Landes erwirtschaften heute 22 Prozent des deutschen Bruttoinlandsproduktes. Heute wie morgen ist das produzierende Gewerbe einer der Eckpfeiler unserer wirtschaftlichen Stärke. Mit den angrenzenden Staaten Belgien und Niederlande sowie der Nachbarschaft zu den Bundesländern Niedersachsen, Hessen und Rheinland-Pfalz ist NRW der größte Verkehrskorridor in Europa, dessen Straßen, Schienen, Flughäfen und Binnengewässer tagtäglich als Verkehrsadern und -knotenpunkte für Millionen Menschen und unzählige Tonnen Waren dienen. Produkte und Dienstleistungen „Made in NRW“ sind in aller Welt gefragt und werden über diese Verkehrsadern transportiert. Unsere Verkehrsinfrastruktur ist unser Tor zur Welt!

Während der Personen- und Güterverkehr durch unser Land zunimmt, steigen auch die Anforderungen an die Infrastruktur. Unsere Verkehrsinfrastruktur steht jedoch in einigen Bereichen vor dem Kollaps. Es droht der Verkehrsinfarkt für NRW. Investitionsstau beim Land und Verkehrsstau auf den Straßen sowie auf den Haupt- und Umgehungsstraßen, überhöhte Auflagen für neue Bauprojekte oder deren unnötige Verschiebung und die Uneinigkeit der rot-grünen Landesregierung in NRW kosten den Steuerzahler tagtäglich Millionen Euro und sorgen dafür, dass Unternehmen, junge Gründer, Köpfe und Ideen abwandern. Die Auswirkung dieser desaströsen Infrastrukturpolitik der rot-grünen Landesregierung ist, dass NRW seit Jahren Schlusslicht im Wirtschaftswachstum ist.

NRW muss ein Land der Innovationen werden. Ein Land, das seiner Vorreiterrolle in Deutschland und Europa gerecht wird und dafür benötigen wir dringend die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur. Wir brauchen wieder eine starke Landesregierung, die Wohlstand, Wachstum und vor allem die Interessen unserer Bürger in den Vordergrund stellt. Wir als JU NRW setzen uns für einen Wandel, von einer Politik der Tatenlosigkeit, des Verhinderns und Verzögerns zu einer Politik des Anpackens, des Fortschrittes und der Investitionen ein. Mit diesem Papier formulieren wir unsere Positionen zur Straßen-, Schienen-, Binnenschiffahrts- und Flugverkehrspolitik, sowie zur digitalen Infrastruktur, denn gerade in diesen Bereichen schadet

die rot-grüne Politik unserem Land und den jungen Menschen nachhaltig. NRW muss seine Rolle als ökonomisches Herz und als Impulsgeber für Innovationen in Deutschland wiedergewinnen.

1. Straßennetz

Bis zu 240 Fahrzeuge pro Minute auf einem einzigen Autobahnabschnitt wie beispielsweise dem Kölner Ring zeigen deutlich, wie intensiv unsere Straßen in NRW genutzt werden. Durchschnittlich 57.000 Autos fahren auf einer Autobahn in NRW pro Tag. Jedes Jahr entstehen volkswirtschaftliche Schäden in Milliardenhöhe durch Staus auf unseren Autobahnen. Ein Drittel aller Staumeldungen bundesweit kommen aus NRW. NRW ist mit weitem Abstand das Stauland Nr. 1 in Deutschland. Über 320.000 Kilometer Stau im Jahr 2015, eine Verdopplung der Staukilometer gegenüber 2010, sprechen eine deutliche Sprache. Die rot-grüne Landesregierung hat es versäumt, die besonderen Gegebenheiten des Bundeslandes NRW frühzeitig in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen, insbesondere die Verkehrsknotenpunkte in den vielen Ballungsgebieten. Hinzu kommen zahlreiche Ortsdurchfahrten, insbesondere im ländlichen Raum, die durch ein hohes Verkehrsaufkommen massiv belastet werden.

Schuld sind die Versäumnisse der Landesregierung beim Straßenbau. Ein unzureichend abgestimmtes Baustellenmanagement sorgt für weitere Staus und Verzögerungen. Während andere Bundesländer regelmäßig die zur Verfügung gestellten Bundesmittel abrufen, muss NRW aufgrund von Planungsfehlern jedes Jahr sogar Mittel zurückgeben, bzw. ruft diese wegen Planungsmangel gar nicht erst ab. Im Jahr 2015 standen für den Ausbau der Bundesfernstraßen 2,7 Milliarden Euro zur Verfügung. Dass NRW davon lediglich 128 Millionen Euro, also weniger als 5 Prozent erhielt, ist der Planlosigkeit der Landesregierung geschuldet. Denn während die Bayerische Landesregierung baureife Projekte in Milliardenhöhe vorgeplant hat und damit die Grundvoraussetzungen für den Erhalt von Bundesmitteln erfüllt, blockieren sich Rot und Grün in Düsseldorf gegenseitig und verhindern eine vorausschauende Infrastrukturplanung und damit die dringend benötigten Investitionen. Auch europäische Gelder kommen nicht in unserer Heimat an: Von 1,7 Milliarden Euro EU-Mitteln für die Bundesrepublik im Jahr 2015 flossen nur 90 Millionen Euro, also ebenfalls knapp 5 Prozent, nach NRW. Vor dem Hintergrund, dass in NRW über 20 Prozent der deutschen Bevölkerung leben und bezogen auf die tägliche Belastung unserer Straßen und Brücken sind diese Werte deutlich zu niedrig. Die schlechten Verbindungen der Regionen innerhalb von NRW sind ein erheblicher Standortnachteil für die Region.

Exemplarisch für die desaströse Planung der Landesregierung ist die Rheinbrücke A1 bei Leverkusen. Bereits 2012 warnten Experten, dass die Belastung der 50 Jahre alten Brücke zu hoch und die Verkehrssicherheit der Brücke langfristig nicht mehr gegeben sei. Seit 2013 dürfen LKW über 3,5 Tonnen die Brücke nicht mehr befahren. Dies ist insbesondere für europaweit agierende Logistikunternehmen und die ortsansässige Industrie ein nahezu unüberwindbares Problem. Das Ausweichen der schweren LKW auf Kölner Brücken ist mit erheblichen Verzögerungen verbunden und führt zu einem Verkehrschaos im Stadtgebiet von Köln. Auch 2016 ist eine Lösung des Problems nicht in Sicht, denn die Landesregierung hat das Planungsverfahren für den notwendigen Neubau noch immer nicht abgeschlossen und versinkt stattdessen im Streit über das richtige Konzept. Gleichzeitig steigen die Kosten stetig an von geschätzt 450 Millionen Euro in 2014 auf aktuell geschätzte 600 Millionen Euro. Ein weiteres Verkehrsproblem liegt darin, dass, gemessen an der Auslastung dieser Verkehrsstraßen, längst nicht genügend Parkflächen auf den Rasthöfen und insbesondere den Autobahnparkplätzen vorhanden sind. Regelmäßig stehen schwere LKW bis auf die Autobahn, da es zu wenige Parkmöglichkeiten gibt. Die Fahrer haben keine Ausweichmöglichkeiten, da gesetzlich vorgeschriebene Lenkzeiten einzuhalten sind. Auch schwere Unfälle mit Toten und Verletzten waren bereits traurige Folge dieser Situation. Nur 6.300 von den 43.000 LKW-Parkplätzen deutschlandweit, also 14 Prozent, befanden sich 2015 in NRW, weitere 340 sind derzeit im Bau. Die Landesregierung ist daher dazu aufgefordert, das Bundesverkehrsministerium sowie die Autobahndirektionen bei den Planungs- und Genehmigungsverfahren für neue Parkflächen zu unterstützen und die vom Bund zur Verfügung gestellten Gelder für den Parkplatzbau abzurufen. Zusätzlich fordern wir den weiteren Ausbau von Parkleitsystemen entlang von Autobahnen, um aktuell verfügbare Parkplätze für LKWs anzuzeigen. Nur so können weitere schwere Unfälle vermieden und die Sicherheit erhöht werden.

In anderen europäischen Ländern und umliegenden Bundesländern werden zudem bereits seit mehr als 25 Jahren Gigaliner (Lang-LKW) eingesetzt, die erfahrungsgemäß für eine CO₂-Reduzierung, weniger Verkehrsaufkommen und spürbar weniger schwere Unfälle sorgen. Rot-Grün hat 2015 einen Test gestartet, welcher aber mit vielen Einschränkungen versehen ist, so dass kaum Unternehmen bereit sind die notwendigen Investitionen am Fuhrpark vorzunehmen. So ist in NRW statt der normalen Gesamtlänge von 25, 25 Meter nur eine Variante mit 17, 80 Meter zugelassen und dies auch nur bis Ende 2016. Wir fordern die sofortige Erlaubnis für den regulären Einsatz von Lang-LKW, auf geeigneten Strecken, wie bereits in Niedersachsen,

Hessen, Sachsen, Schleswig-Holstein, Thüringen, Bayern und Hamburg. Die Landesregierung muss sich für ein bundeseinheitliches Konzept für die Zulassung von Lang-LKW einsetzen.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 hat die Bundesregierung nun die Richtung vorgegeben. NRW muss endlich rechtskräftige Planfeststellungen bei den vielen Straßenbauprojekten schaffen und Prioritäten setzen, um die zur Verfügung gestellten Gelder abrufen zu können und langfristig Entlastung für die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten. Das muss vom Verkehrsministerium zwingend gewährleistet werden. Ideologie getriebene Streitigkeiten über die Umsetzung können wir nicht gebrauchen, sondern benötigen ein wirkungsvolles, zielgerichtetes Verkehrswegemanagement sowie Effizienz in der Landesregierung. Die Straßenblockadepolitik von grünen Verkehrsideologen muss überwunden werden. 40 Tonnen können nicht mit einem Fahrrad transportiert werden. Es bedarf, wie in anderen Bundesländern, eines Planungsvorrates von Straßenbauvorhaben, um bei Förderungsmöglichkeiten sofort handlungsfähig zu sein. Wir schließen uns der Forderung der CDU NRW nach einem solchen Planungsvorrat mit einem Volumen von mindestens einer Milliarde Euro an.

Die Zukunft liegt in der Elektromobilität. Hier müssen günstige infrastrukturelle Rahmenbedingungen, beispielsweise zur Förderung des Ausbaus der Ladestationen für E-Autos, geschaffen werden. Im Übrigen muss die Verkehrsplanung künftig die unterschiedlichen Bedürfnisse der Regionen in NRW stärker in den Fokus nehmen. Gerade in Mittelgebirgsregionen hat die Straßeninfrastruktur oft eine grundlegende, über die lokale und regionale Situation hinausgehende Erschließungsfunktion. Die anspruchsvolle Topografie der Mittelgebirge muss bei Kosten-Nutzen-Analysen im Bewertungsverfahren bei der Straßenplanung eine stärkere Berücksichtigung erfahren. So sorgen wir auch in ländlichen, gebirgigen Regionen für eine gute Verkehrsanbindung und gleiche Lebensverhältnisse.

NRW kann mehr, daher fordern wir:

- 1) Einen kurzfristigen Aufbau eines Vorrats an geplanten Bauvorhaben, auch mit Hilfe externer Planungsbüros, in Höhe von mindestens einer Milliarde Euro, um Mittel von Bund und EU flexibel abrufen zu können.
- 2) Eine Prioritätenliste für Straßenbaustellen in NRW und wirtschaftlich effizientes Baustellenmanagement

- 3) Eine fachgerechte und schnellstmögliche Sanierung und/oder Neubau maroder Brücken, um dem Verkehrskollaps entgegenzuwirken und zu beheben
- 4) Die Einführung eines Mittelgebirgsfaktors im Bewertungsverfahren der Straßenplanung
- 5) Ausbau der LKW-Autobahnparkplätze und der -Parkleitsysteme für mehr Sicherheit auf den Straßen
- 6) Erlaubnis für Gigaliner auf den Autobahnen NRWs für Umwelt- und Verkehrsentslastung

2. Schiene, ÖPNV und Personenfernverkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine wesentliche Säule unserer Infrastruktur und vielfach eine wichtige umweltfreundliche Alternative zum Straßenverkehr. Zur Verbesserung von Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit müssen Pünktlichkeit, Service und vor allem im ländlichen Raum auch Angebot bei Bus und Bahn allerdings deutlich gesteigert werden. Insbesondere ist das Land gefordert, sich für eine Anpassung der bisherigen Förderpraxis bei dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsmitteln einzusetzen, um die vom Bund gestellten Mittel auch für den Erhalt und die Sanierung von Infrastruktur verwenden zu können. Nur so kann dem Infrastrukturverfall entschlossen entgegen getreten werden. Das Land ist gefordert, im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) mehr und bessere Knotenpunkte für integrale Taktfahrpläne, und insbesondere den Deutschlandtakt zu ermöglichen. Für die dazu nötige Infrastruktur sind Planungsarbeiten und finanzielle Mittel vorzusehen. Auch im kleinräumigeren ÖPNV-System sind enge Absprachen zwischen benachbarten Aufgabenträgern, aber auch zum SPFV sehr wichtig. Funktionelle Kooperationen bis hin zu Fusionen kommunaler Verkehrsgesellschaften können hier die Effizienz erhöhen. Eventuelle europarechtliche Hürden müssen berücksichtigt werden und auf ihre Beseitigung muss gegebenenfalls hingewirkt werden. So können auch transparentere Tarifsysteme geschaffen und ein bezahlbarer ÖPNV gewährleistet werden. Dabei ist zu beachten, dass den Belastungen der kommunalen Träger des ÖPNV ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis gegenübersteht.

Von großer Relevanz ist für die JU NRW die barrierefreie ÖPNV-Anbindung, um insbesondere den Mobilitätsbedürfnissen von jungen Familien, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen gerecht zu werden. Ebenso sollte der Pendlerverkehr berücksichtigt werden, sodass Bahn- und Busfahrten produktiv genutzt werden können. Die Einrichtung eines

flächendeckenden und tragfähigen WLAN-Netzwerkes im ÖPNV ist zu diesem Zweck zwingend notwendig. Auch in ländlichen Regionen und zwischen diesen muss dauerhaft ein attraktives, zugleich aber bezahlbares ÖPNV-Angebot erhalten bleiben und ausgebaut werden. Dabei darf kein weiterer Abbau des ÖPNV-Netzes im ländlichen Raum stattfinden. Insbesondere die Fahrzeiten in den Morgenstunden müssen ausgebaut werden, um jungen Leuten das Erreichen ihrer Ausbildungsstellen zu ermöglichen. Auch der Abend- und Wochenendverkehr müssen hierbei berücksichtigt werden. Das lediglich eingleisige Sanieren von bislang zweigleisigen Tunneln ist dabei entschieden abzulehnen. Hierzu ist es erforderlich, die bestehenden Verkehrssysteme noch stärker um flexible und bedarfsorientierte Bedienformen wie Anruf-Sammeltaxen und Bürgerbusse zu ergänzen. Vor allem sollten von Seiten des Landes Bürgerbuslinien finanziell stärker gefördert werden. Für schienenferne Räume sind Schnellbusverbindungen wichtig, die Verknüpfungspunkte zum SPfV an Kommunen ohne Bahnhof anbinden. Hier ist das Land gefordert, Finanzmittel verstärkt auch dort einzusetzen, wo keine Schienenstrecke vorhanden ist.

Nach der Finanzierungszusage durch den Bund bei der Realisierung des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) und einer damit verbundenen 15-Minuten-Taktung zwischen Dortmund und Köln ist nun die Landesregierung gefordert, ihren Beitrag bei Planung und Betriebskostenübernahme zu leisten. Ebenso unterstützen wir den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Strecken zwischen Münster und Lünen, um die Anbindung nach Hamburg zu optimieren und die negativen Auswirkungen auf den Nahverkehr zu reduzieren. Weiterhin fordert die Junge Union NRW, anstatt milliardenschwere Tunnellösungen durch das Wesergebirge zu verfolgen, den schon lange geplanten durchgängig viergleisigen Ausbau der Hauptstrecke zwischen Bielefeld und Hannover schnellstmöglich zu realisieren, um das Nadelöhr auf der Verbindung vom Rheinland und Ruhrgebiet nach Berlin zu beseitigen. Die Junge Union NRW steht auch einer weiteren Privatisierung von einzelnen Bahnabschnitten positiv gegenüber. Hierdurch haben sich in vielen Bereichen der Komfort, die Sauberkeit an Bahnhöfen und die Pünktlichkeit der Betriebsgesellschaften enorm verbessert.

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

eine spürbare Entlastung auf der Autobahn eintreten kann. Des Weiteren hält die JU NRW an der Realisierung eines dritten Bahngleises fest.

Die Akzeptanz für Mobilität und die weitere Modernisierung der Infrastruktur in NRW hängen aber auch entscheidend davon ab, dass sich die Lärmbelastung für die Anwohner entlang der Verkehrswege im Rahmen der emissionsrechtlichen Vorgaben gestalten. Eine Reduzierung der Belästigung muss dabei das übergeordnete Ziel sein. Der Schutz vor Verkehrslärm an Straßen und Schienen ist daher deutlich zu verbessern und bei neuen Infrastrukturmaßnahmen konsequent zu berücksichtigen. Zudem sollte man die sonstigen örtlichen Begebenheiten bei der Planung beachten.

Urbanisierung, Umweltbewusstsein, Ressourcenknappheit und die Entwicklung neuer Technologien verändern das Mobilitätsverhalten. So steigt die Nachfrage nach flexiblen, nachhaltigen und individuellen Mobilitätsangeboten massiv. Die Bereitstellung und Vernetzung von Daten beispielsweise über mobilitätsbezogene Apps sowie die Entstehung neuer Mobilitätskonzepte wie Car- und Bikesharing oder Bike & Ride unterstreichen diesen Wandel. Hierfür fordern wir die kostenlose Einführung des W-LAN Angebotes in Regionalzügen. Die JU NRW setzt sich daher für den Ausbau der Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (intermodale Mobilitätsknoten) ein, um den Übergang zwischen Bahn und Bus, Fahrrad und Auto zu erleichtern. Ebenso fordern wir die Aufnahme der Sharing-Stationen in lokale und regionale Nahverkehrspläne sowie die flächendeckende Einführung von Kombi-Tickets zur Anwendung von Car- und Bikesharingssystemen in Verbindung mit Bahn und Bus.

Die JU NRW setzt sich ein für einen sinnvollen Ausbau der Fahrradinfrastruktur durch Ladestationen für E-Bikes und die Schaffung sicherer Fahrradplätze und Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen und touristischen Attraktionen wie bspw. die Radstation in Münster. Ebenfalls fordern wir den Bau von Radschnellwegen, die in Ballungszentren Quartiere und Städte miteinander verbinden und insbesondere für Studenten und Berufspendler eine Alternative zu Auto und Bahn darstellen können bspw. der geplante RS1 von Hamm nach Duisburg. Ebenso setzen wir uns für die Schaffung sicherer Fahrradparkplätze/-häuser, wie beispielsweise der Radstation in Münster, an Umsteigeplätzen wie Bahnhöfen und touristischen Attraktionen ein. Auch die generelle kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern in Regionalzügen sollte eingeführt werden.

NRW kann mehr, daher fordern wir:

- 1) Mehr Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur und Förderung auch für Erhaltungsmaßnahmen
- 2) Kooperationen und Fusionen kommunaler Verkehrsgesellschaften
- 3) Eine barrierefreie oder Anbindung des ÖPNV, um allen Menschen Mobilität zu ermöglichen
- 4) Ausbau des Schienennetzes und Umsetzung neuer Trassen und Strecken sowie Taktung und Optimierung der Streckennutzung
- 5) Effiziente regionale und lokale Nahverkehrsplanungen unter Einbindung von intermodalen Mobilitätsknoten
- 6) Ausbau der Fahrradinfrastruktur
- 7) Einen flächendeckenden Aufbau eines kostenlosen W-LAN im ÖPNV
- 8) Einrichtung und Förderung von Bike- und Car-Sharing

3. Flugverkehr

Kein Verständnis hat die JU NRW für die von der rot-grünen Landesregierung geplante Klassifizierung von landes- und regionalbedeutsamen Flughäfen im Zuge des neuen Landesentwicklungsplans. Vor dem Hintergrund, dass der Luftverkehr, laut Prognosen, von 2010 bis 2030 um über 60 Prozent zunehmen soll, gilt es, die Flughäfen in ganz NRW zukunftsfest zu machen und Entwicklungshemmnisse zu vermeiden und somit auch Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen. Zum Schutz der kommunalen Handlungsfähigkeit, ist das Wachstum an dem Ziel der Kostendeckung auszurichten. Daher müssen alle internationalen Verkehrsflughäfen in NRW – Düsseldorf, Köln-Bonn, Münster-Osnabrück, aber eben auch Dortmund, Paderborn-Lippstadt und Weeze – wachsen können. Das gilt auch für umliegende Gewerbegebiete mit luftfahrtaffinem Gewerbe. Denn eine funktionierende Luftverkehrsinfrastruktur ist gerade für die mittelständisch geprägte Wirtschaft von herausragender Bedeutung. Gleichzeitig spricht sich die JU NRW dafür aus, dass staatliche Anschubsubventionen für Flughäfen zeitlich begrenzt sind, um den Wettbewerb zu stärken und Marktverzerrungen durch dauerhafte Transfers zu verhindern. Die JU NRW setzt sich außerdem für eine europaweite Regelung der

Luftverkehrsabgabe ein. Darüber hinaus darf es keine weiteren Einschränkungen bzw. keine komplette Einstellung des Nachtflugs geben. NRW muss sein Profil als Dreh- und Logistikkreuz für Deutschland und Europa weiter schärfen. Gleichzeitig muss eine Einhaltung der immissionsrechtlichen Vorgaben im Fokus von Politik, Airlines und Flughäfen stehen. Eine Reduzierung der Belästigung muss dabei das übergeordnete Ziel sein. Dabei sind unter anderem der verstärkte Einsatz von geräuschemissionsarmen Flugzeugen sowie die Erprobung emissionsarmer Flugrouten voranzutreiben.

NRW kann mehr, daher fordern wir:

- 1) Keine Klassifizierung unserer internationalen Verkehrsflughäfen in landes- und regionale Bedeutsamkeit
- 2) Mittelfristig die Rentabilität der Flughäfen sicherstellen
- 3) Keine weiteren Einschränkungen des Nachtflugs in NRW
- 4) Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmreduktion und finanzielle Sanktionierung bei Einsatz von geräuschemissionsstarken Maschinen
- 5) Die europaweite Regelung der Luftverkehrsabgabe

4. Glasfaser fördern statt Breitband

Nordrhein-Westfalen ist ein Bundesland, in dem zahlreiche mittelständische Weltmarktführer beheimatet sind. Diese mittelständisch geprägte Wirtschaft steht mit Industrie 4.0 vor einem massiven Umbruch. Dieser kann jedoch nur gelingen, wenn eine moderne und zukunftssichere digitale Infrastruktur sichergestellt wird. Hierzu gehört insbesondere eine flächendeckende Versorgung mit Breitband-Internet. Schnelles Internet ist aber nicht nur für die Wirtschaft eine zwingende Voraussetzung, sondern auch für die Bürgerinnen und Bürger. Schon bei der Wohnortssuche spielt die verfügbare Internetgeschwindigkeit eine immer größere Rolle. Hochgeschwindigkeitsinternet ist dabei nicht nur als Daseinsvorsorge für junge Menschen, sondern auch als Dableibevorsorge für ältere Menschen zu werten.

Typisches politisches Handeln, um dieser Problematik zu begegnen, sind in aller Regel Förderprogramme, die sich auf konkrete Bandbreiten beziehen. So gibt es z.B. derzeit ein Förderprogramm des Bundes für den Ausbau mit mindestens 50Mbit/s. Als Junge Union Nordrhein-Westfalen halten wir aber die Festlegung auf eine Bandbreite für zu kurzfristig, da

sich immer wieder zeigt, dass hier nur der aktuelle Bedarf gefördert wird, statt die Bedarfe der Zukunft zu berücksichtigen. Die Festlegung auf konkrete Bandbreiten sorgt aber dafür, dass eine Erhöhung der Bandbreite auf Basis alter, gar veralteter Technik erfolgt. So werden zwar mit VDSL kurzfristig Bandbreiten in geförderter Höhe erreicht, den Quantensprung ins Gigabit-Zeitalter wird man mit VDSL jedoch nicht sinnvoll erreichen können, da derart hohe Geschwindigkeiten dort nur über wenige Meter erreicht werden können. Insbesondere wenn man berücksichtigt, dass die schnellere Geschwindigkeit von Downloads vielfach nicht entscheidend ist, sondern die Geschwindigkeit im Upload, welche erheblich geringer ist, erkennt man die Notwendigkeit einer anderen, weiterreichenden Strategie. Zudem erfordern moderne Entwicklungen wie selbstfahrende Autos eine Datenkommunikation in Echtzeit, also mit extrem niedrigen Latenzen, das so genannte Taktile Internet. Dieses lässt sich nur realisieren, wenn die zugehörigen Funkmasten auch in der Fläche per Glasfaser angebunden werden. Diese Strategie kann aus Sicht der Jungen Union nur „Fiber to the Home, FTTH“, also Glasfaser in jedes Haus und Unternehmen bedeuten. Selbstverständlich bedeutet diese Technologie einen einmalig höheren Investitionsbedarf als die weitere Verwendung der alten Kupferkabel. Jedoch sind damit die Investitionen und somit auch die Fördermittel in die Zukunft ausgerichtet, woraus sich unmittelbar wirtschaftliche Erfolge ableiten lassen: Mit FTTH sind schlagartig synchrone Leitungen mit mehreren Gigabit/s möglich.

NRW kann mehr, daher fordern wir von der Bundes- und Landesregierung:

- 1) Verabschiedung von einer allgemeinen Breitband-Förderung und Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Landes mit einer Glasfaserstrategie für NRW.
- 2) Bessere Netzabdeckung des Mobilfunknetzes durch weitere Verdichtung von Mobilfunkzellen.

5. Binnenschifffahrt

Trotz der großen Herausforderungen im Hinblick auf das Straßen- und Schienennetz sollte auch das Wasserstraßennetz in den politischen Fokus genommen werden. Kein anderes Land hat solch ein dichtes Netz an Flüssen und Kanälen, wie Nordrhein-Westfalen. Der größte Binnenhafen der Welt ist der Duisburger Hafen, der zweitgrößte deutsche Hafen befindet sich in Köln. Dies sind nur 2 von 120 Häfen in NRW. Von 7.300 Kilometer schiffbaren Wasserstraßen

in Deutschland befinden sich rund 10 Prozent in NRW. Die JU NRW setzt sich dafür ein, dass die Binnenschifffahrt auch in Zukunft eine bedeutende Rolle in der Infrastrukturpolitik unseres Landes einnehmen muss. NRW spielt eine wichtige Rolle im europäischen Wasserstraßennetz. Verbindungen zu Nordsee, Ostsee, Atlantik, Mittelmeer und zum Schwarzen Meer machen den Logistikstandort NRW einzigartig. Eine der verkehrsreichsten Wasserstraßen ist der Rhein. Der Niederrhein wird im Durchschnitt von 550 Schiffen pro Tag befahren. Bis 2030 sollen die per Schiff transportierten Güter in Nordrhein-Westfalen auf 150 Millionen Tonnen pro Jahr anwachsen. Doch schon heute erwirtschaften die 28.000 Unternehmen der Logistikbranche einen Umsatz von rund 70 Milliarden Euro pro Jahr. Über 317.000 Arbeitsplätze in unserem Land hängen direkt von der Schifffahrt ab.

Die JU NRW hat kein Verständnis dafür, dass die rot-grüne Landesregierung 8 Jahre für die Fortschreibung des „Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes in Nordrhein-Westfalen“ benötigt hat.

Um die Stärken der Binnenschifffahrt effektiver nutzen zu können, ist die Bildung von Transportketten, dem sogenannten kombinierten Verkehr, unabdingbar. Überall dort, wo das Ziel nicht unmittelbar in der Nähe eines Hafens liegt, sind trimodale Logistikangebote – Schiff, LKW, Bahn – interessant. Projekte zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung von Binnenhäfen müssen zügig umgesetzt werden, um auf die Zukunft vorbereitet zu sein. Verkehrsinformationssysteme (RIS) tragen maßgeblich zu dem Erfolg bei.

Die Schifffahrt ist von dem technologischen Fortschritt nicht ausgeschlossen. Es müssen neue Anreize für das Umrüsten auf moderne Antriebe geschaffen werden. Das beinhaltet auch die gezielte Förderung von Neuanschaffungen moderner Schiffe.

Der Ausbau von Wasserstraßen muss vorangetrieben werden. Die Rheinvertiefung und der Ausbau des 47 Kilometer langen Flussabschnittes zwischen Duisburg und Bonn sind nur zwei Beispiele. Der Ausbau dieser Wasserstraßen fördert die Wettbewerbsfähigkeit, da die Tragfähigkeit großer Schiffe einen starken Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des Binnenschifftransports hat. Des Weiteren haben Schiffe mit hoher Nutzlast auch die beste Umweltbilanz. Die Landesregierung muss Hand in Hand mit dem Bund zusammenarbeiten und sich mit Nachdruck gegen Umweltverbände durchsetzen. Weitere Verzögerungen kann sich NRW nicht leisten.

In den letzten Jahren erfreut sich der Wassertourismus steigender Beliebtheit. 17 Millionen Gäste bei Linienfahrten und 450.000 Gäste auf Kabinenschiffen machen Deutschland zum Europameister auf diesem Sektor. Auch der Tourismus ist auf eine zuverlässige Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen. Dort, wo Güterverkehr und Natur nicht leiden, ist eine wassertouristische Nutzung ausdrücklich begrüßenswert.

NRW kann mehr, daher fordern wir

- 1.) Die bessere Vernetzung der Verkehrsträger im Rahmen der Intermobilität.
- 2.) Die Förderung von Hafentwicklungen.
- 3.) Die Förderung von Investitionen in neue Schiffe oder antriebstechnische Umrüstung alter Schiffe.
- 4.) Den Ausbau des Wasserstraßennetzes und Realisierung der nötigen Fahrrinnenvertiefungen.
- 5.) Die gezielte Förderung des Wassertourismus in NRW.

6. Schlusswort

In den rot-grünen Regierungsjahren ist NRW in vielen Bereichen weit hinter andere Bundesländer und europäische Nachbarländer zurückgefallen. Gerade der schlechte Zustand der Infrastruktur ist ein Beispiel der Regierungsunfähigkeit und des Handlungsunwillens der kraftlosen Landesregierung. In allen Bereichen der nordrhein-westfälischen Infrastrukturpolitik, von den hier erwähnten Straßen, Bahntrassen, Radwegen sowie der Entwicklung der Flughäfen und des ÖPNV ist das Versagen der rot-grünen Politik spürbar. Die Infrastrukturpolitik ist der Ausgangspunkt für viele Bereiche der wirtschaftlichen Entwicklung, des gesellschaftlichen Zusammenlebens und sogar der Teilhabe ganzer Regionen an Innovationen und Technologie.

NRW muss wieder das Land des Fortschritts und der Möglichkeiten werden. Unser Land verdient eine neue, mutige Politik frei von ideologischer Verblendung, die bereit ist, in die Infrastruktur zu investieren und die in der Lage ist, Planungen voranzutreiben und Vorhaben umzusetzen. Wir brauchen eine neue nachhaltige Infrastrukturpolitik für NRW.