

CDU Nordrhein-Westfalen · Wasserstraße 6 · 40213 Düsseldorf

VCD-Landesverband NRW

Jürgen Eichel

Grupellostr. 3

40210 Düsseldorf



Düsseldorf, 8.4. 2010

Sehr geehrter Herr Eichel,

herzlichen Dank für Ihr Schreiben vom 25. März 2010. Gerne nehme ich zu Ihren uns übersandten Wahlprüfsteinen Stellung.

1. Was möchten Sie tun, um für Menschen, die über kein eigenes Auto verfügen oder sich die Fahrt mit dem Auto künftig nicht mehr leisten können, vollwertige Mobilität zu sichern?

Nordrhein-Westfalen fördert den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in diesem Jahr mit insgesamt 1,4 Milliarden Euro. Mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes zum 1. Januar 2008 haben wir die finanzielle Mittelausstattung für den ÖPNV auf eine verlässliche Grundlage gestellt. Die Kreise und kreisfreien Städte wurden zu den Trägern des ÖPNV bestimmt, da diese die Bedarfe vor Ort besser bewerten und beurteilen können. Die Träger sind in der Ausgestaltung des Fahrtenangebots im Rahmen der ihnen gewährten Bundes- und Landesmittel frei. Dadurch können die Träger nach eigenem Ermessen auch die besonderen sozialen Bedürfnisse in ihren Tarifstrukturen abbilden.

2. Welche verkehrspolitischen Maßnahmen halten Sie für am wirkungsvollsten, um das Klima zu schützen?

Das Ziel besteht in einer Stärkung der Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße. Diese Verkehrsträger sollen im Personen- und Güterverkehr in Zukunft zusätzliche Kapazitäten übernehmen. Die CDU tritt daher für einen Ausbau der entsprechenden Infrastrukturen ein. Dazu gehört vor allem die Realisierung der für Nordrhein-Westfalen wichtigen Schienenverkehrsprojekte Rhein-Ruhr-Express (RRX), BETUWE-Linie und Eiserner Rhein. Wir begrüßen daher die Weichenstellungen für die Zukunft des Bahnverkehrs in Nordrhein-Westfalen, die im Zuge des Spitzentreffens vom 31. März 2010 zwischen der Bundesregierung, der Landesregierung Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn AG getroffen wurden. Darüber treten wir dafür ein, dass sich Nordrhein-Westfalen auch weiterhin am Ausbau der Kanäle beteiligt und den Ausbau der sogenannten Kombinierten Verkehre fördert. Dies liegt im besonderen Interesse des Logistikstandorts Nordrhein-Westfalen und trägt wesentlich zu einer Entlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur bei.

Nordrhein-Westfalen ist aufgrund seiner Lage ein wichtiges Transitbundesland und insofern im besonderen Maße von Verkehrsentwicklungen betroffen. Das Netz der Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen und der Landesstraßen ist weitgehend fertig gestellt. Es besteht jedoch weiterhin die Notwendigkeit, bestehende Lücken bei wichtigen Verkehrsachsen zu schließen. Damit werden örtliche wie überörtliche Straßen vom Fernverkehr entlastet und das Aufkommen von Staus verhindert. Zukünftig wird der Schwerpunkt auf dem Erhalt und Sanierung des Landesstraßennetzes liegen.

Wir bekennen uns zum Ziel der Landesregierung, bis zum Jahr 2020 insgesamt 250.000 Elektrofahrzeuge in Nordrhein-Westfalen auf die Straßen zu bringen. Damit wird Nordrhein-Westfalen zu einem bundes- und europaweiten Vorreiter bei der Elektromobilität und trägt zu einer Reduzierung der klimaschädlichen Autoabgase bei. 2

Vorbildlich ist in diesem Zusammenhang die Forschungskooperation zwischen der Ruhr-Universität Bochum und der regionalen Industrie zur Entwicklung eines serientauglichen Elektro-Kleintransporters, der schon Ende 2011 fahren könnte. Insgesamt stellt Nordrhein-Westfalen 60 Millionen Euro für die Elektromobilitätsforschung bereit und profitiert als eine von acht deutschen Pilotregionen von Forschungsmitteln des Bundes.

#### Fahrrad

3. Um wie viel Prozent möchten Sie den Radverkehrsanteil in NRW steigern, und wie kann das Land das Vorhaben wirksam unterstützen?

Der Radverkehr hat für uns eine große Bedeutung. Unser Ziel ist, den Anteil der Radfahrer am Verkehrsaufkommen auf sicheren und gut ausgebauten Wegen zu erhöhen. Gerade im Bereich der Schulwegsicherung haben sichere Radwege und Wegweisungssysteme - insbesondere in ländlichen Räumen - eine wichtige Bedeutung. Wir wollen den eingeschlagenen Weg der kommunalen Radwegförderung und den Radwegbau entlang von Landesstraßen fortführen. Mit dem Radwegbau auf stillgelegten Bahntrassen und dem bürgerschaftlichen Radwegbau haben wir innovative Programme zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur geschaffen. Diese Maßnahmen wollen wir fortsetzen.

#### Bahn und Bus

4. Wie soll die Finanzierung des Betriebs des öffentlichen Nahverkehrs und die Sanierung der Strecken und Bahnhöfe gesichert werden?

Die Finanzierung des ÖPNV wird maßgeblich von den Zuwendungen des Bundes bestimmt. Wir wollen erreichen, dass im Zuge der anstehenden Bund-Länder-Verhandlungen sowohl die Regionalisierungsmittel als auch die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und nach dem Entflechtungsgesetz erhalten bleiben und nach Möglichkeit erhöht werden. Wir begrüßen daher die von der Landesregierung im Zusammenwirken mit 13 Bundesländern und dem VDV erhobene Finanzbedarfsanalyse bis 2025. Diese sollte im Interesse eines auskömmlich finanzierten ÖPNV als Beratungsgrundlage der Bund-Länder-Verhandlungen dienen.

Mit Blick auf die notwendige Modernisierung der Bahnhöfe wollen wir eine zügige Umsetzung der mit dem Bund und der DB AG vereinbarten Sanierung wichtiger Großbahnhöfe wie etwa in Münster oder Dortmund. Ebenso wollen wir eine möglichst zeitnahe Umsetzung der sogenannten Bahnhofsmodernisierungsoffensive 2 (MOF 2) für 108 kleine und mittlere Bahnhöfe sicherstellen.

#### Straßenverkehr

5. Wie wollen Sie erreichen, dass die Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide in hochbelasteten Stadtstraßen eingehalten werden?

Die Luftqualität wollen wir durch eine systematische Luftreinhaltepolitik wesentlich verbessern, um die Menschen besser vor Belastungen durch Feinstaub und 3 Stickstoffdioxid zu schützen. In regionalen Luftreinhalteplänen werden bereits die dazu erforderlichen Einzelmaßnahmen in den Bereichen Industrie, Gewerbe und Verkehr gebündelt und umgesetzt. Die Einrichtung von Umweltzonen mit Fahrbeschränkungen bei Grenzwertüberschreitungen stellt dabei nur ein mögliches Instrument für die Luftreinhaltung dar. Sie ist jedoch eine der strengsten Maßnahmen. Das Land setzt mit den getroffenen Maßnahmen die Vorgaben der EU-Luftqualitätsrichtlinie um.

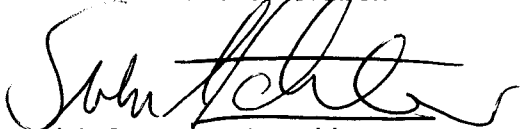
#### Luftverkehr

6. Wie stehen Sie zur Einführung eines "Klima-Euro", sprich: einer Abgabe von z.B. 1 Euro, die von jedem Fluggast bei einem Start und bei einer Landung auf einem Flughafen in NRW zu entrichten ist? Wie stehen Sie dazu, die damit vereinnahmten Finanzmittel zum Ausbau des Schienennetzes (Regional- und Fernverkehr) zu verwenden?

Die Einführung eines "Klima-Euros" ist kein geeignetes Mittel, ökologische Lenkungswirkungen zu erzielen, da sie nicht auf den Ausstoß von Abgas-Emissionen von Flugzeugen mit unterschiedlichem Abgasverhalten zielt. Sinnvoller erscheinen emissionsabhängige Start- und Landeentgelte, die die Fluggesellschaften dazu veranlassen könnten, ihre Flotten mit moderner, saubererer Triebwerkstechnologie auszustatten. Mit einem solchen Bonus/Malus-System kann das vorrangige Ziel, die Schadstoffbelastung insgesamt zu verbessern und insbesondere die sogenannten bodennahen Emissionen bei Start- und Landevorgängen zu verringern und die Luftqualität im Umfeld der Flughäfen nachhaltig zu verbessern. Bereits jetzt kann auf der Grundlage bestehender Regelungen die Entgeltspanne zugunsten emissionsreduzierter Flugzeuge weiter geöffnet werden. Der Flughafen Köln/Bonn nimmt darüber hinaus an einem entsprechenden dreijährigen Pilotversuch des Bundes teil. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wollen wir abwarten.

Im Namen der CDU Nordrhein-Westfalen, bedanke ich mich für Ihr Interesse an unserer Politik. Für weitere Fragen, stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



i.A. Sven-Martin Köhler  
Politik und Kommunikation