

Arbeitskreis der ALTERNATIVE FÜR DEUTSCHLAND

Infrastruktur, Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Arbeitspapier: Gesichtspunkte zur Erarbeitung von Programmaussagen der Alternative für Deutschland (Stand 20.08.2013)

Themenbereich Infrastruktur:

- **dringender Handlungsbedarf für Reparatur, Sanierung und Modernisierung** der Infrastruktur im Bund, Ländern u. Kommunen. Allein der Städte- und Gemeindebund beziffert den Finanzbedarf auf akut 200.000.000.000 € (200 Mrd.) Es steht zu befürchten, dass der fortschreitende Zerfall der Infrastruktur im Bundesbesitz noch einmal die gleich Summe zur Sanierung erfordert, sodass insgesamt ca. 400 bis 500 Mrd. € aufzuwenden sind um zumindest den Werterhalt zu sichern. (Laut "Spiegel Online" inzwischen insges. 1 Billion € Rückstand)
- **Infrastruktur- Investitionen sind volkswirtschaftlich besonders sinnvoll**, weil sie zur direkten und indirekten Steigerung der Produktivität beitragen und **eine stabile langfristige Wertschöpfung mit Werterhalt** bewirken. (Im scharfen Gegensatz zur Bindung von Mitteln für die "Euro- Rettung")
- Bei der Suche nach Möglichkeiten zur Finanzierung dieser riesigen Investitionen muss auch geprüft werden, unter welchen Bedingungen **Infrastrukturaufgaben über eine Privatisierung** bewältigt werden können. Die bisherigen ppp (private- public-partnership)- Projekte sind gescheitert. Ist stattdessen ein **Eigentumsübergang aus Staatsbesitz in die Hände von Privatgesellschaften als Voraussetzung für eine echte Privatisierung** der o.g. Investitionsaufgaben denkbar und sinnvoll?
- In der Öffentlichkeit besteht derzeit für eine solche Umwidmung von Staatsaufgaben in Privathand noch kein wirkliches Problembewusstsein. Ein **Wettbewerbsverfahren** unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten zwischen verschiedenen Anbietern verbunden mit einer **Reihe von hart zu kontrollierenden Vorgaben** zur Sicherung von Standards über lange Zeit wie z.B. Sanktionen bei Verstößen - einschließlich Ersatzvornahmen und Strafzahlungen der Privatisierungsbetriebe die durch Zugriff auf hinterlegte Bürgschaften gesichert sind - ist denkbar.

Das Thema soll im Arbeitskreis in den genannten Punkten vertieft ausgearbeitet werden

Themenbereich Bau- und Wohnungswesen:

- Ein mit dem Themenbereich Wohnungsbau und Wohnungswirtschaft beruflich befasstes Mitglied hat angekündigt im Arbeitskreis mitzuarbeiten. Er beabsichtigt, einige Programmpunkte zum Thema Wohnungsnot, bezahlbare Mieten, (Zwangs-) Bewirtschaftung von Wohnraum ausarbeiten, die er im AK zur Diskussion stellen wird.

- **Uferlos wachsende Baukosten - speziell im Wohnungsbau** sind – neben den Markt- und Immobilienwirtschaftlichen Gründen (hohe Grundstücks- und Erschließungskosten, Nachfragüberhang, Unterversorgung, geringe Ertragsaussichten und mangelnde Attraktivität für Investoren) auch auf einen seit **Jahrzehnten überschießenden Regulierungs- und Normungs-Drang bei den Baustandards** zurückzuführen. Dies v.a. für die mittlerweile völlig übertriebenen **Baulichen Energiesparmaßnahmen. Immer wieder drohen interessierte Kreise und Politiker inzwischen sogar mit strafbewehrten Zwangsverordnungen zum „Baulichen Wärmeschutz“.** Dem muss entschieden entgegengetreten werden! Ideologisch bedingt haben die gesetzlichen Wärmeschutzstandards inzwischen jeden technisch sinnvollen Gehalt überschritten und verursachen - besonders bei nachträglichem Wärmeschutz - im Langzeitverhalten zunehmende bautechnische Probleme (Schimmelbildung, Kondensat- ausfall, Algen- und Pilzbefall auf Dämmfassaden). Die erfolgreichen jahrelangen Kämpfe von Lobbyverbänden zur Verschärfung der Dämmungsregeln stützen sich ganz maßgeblich auch auf **grün-ideologisch geschürte Klima- Ängste und entsprechend ideologisch durchtränkte Subventionsgaben.**

- Wie schon beim Thema Infrastruktur ist auch im Wohnungswesen die **Eigentumsfrage von erstrangiger Bedeutung.** Wenn ein Investor infolge einer Zwangsbewirtschaftung der Mieten seine Kosten nicht mehr erwirtschaften kann, wird er sein Kapital nicht investieren können und wollen. **Andererseits kann - zumindest vorläufig - auf eine zurückhaltend 'gepufferte' Marktregulierung kaum verzichtet werden,** insbesondere nicht in Berlin. Ein ausreichend starker Investitionsboom im Wohnungsbau ist trotz zunehmender Nachfrage (z.B. auch zur **Eigentums- und Wertsicherung gegen den €- Währungszerfall**) bisher ausgeblieben. Eine aktuelle Verbesserung der Lage in Berlin könnte bspw. eintreten durch die Mobilisierung von attraktiven innerstädtischen Reserveflächen und durch die Überlassung von Senatsgrundstücken an Wohnungs-Genossenschaften oder kommerzielle Investoren in Erbpacht – **gegen Vorgaben für Baustandards und Mietbegrenzungen - jedoch kombiniert mit der Schaffung von marktgängigem und höherwertigem Wohneigentum in einem attraktiven Finanzierungsmodell.**

Ungeachtet dessen wird sich der **Zuzugsdruck nach Berlin auch künftig weiter steigern.** Diese Entwicklung wird sich wahrscheinlich über die kommenden Jahre hinweg - aufgrund der Hauptstadtfunktion Berlins - von Konjunkturschwankungen mehr und mehr abkoppeln. **Um so bedeutsamer wird eine langfristig angelegte vorausschauende Wohnungspolitik für den Erhalt einer lebensfähigen Stadt mit sozialverträglicher Durchmischung verschiedener Bevölkerungsschichten.**

- **In Städtebaulicher Hinsicht ist eine Verdichtung von Bauflächen** besonders in Berlin wünschenswert. Das Ende der „Autogerechten Stadt“ ermöglicht die Planung und Schaffung von **multifunktionalen städtischen Lebensbereichen**, in denen Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Erholung, Bildung, Erziehung, Konsum, Kultur (auch Grünflächen) miteinander verbunden sind. In derart verdichteten Stadträumen können Nachbarschaften und soziale Bezüge entstehen. Im verdichteten Stadtraum reduzieren sich die Kosten und erhöht sich die Rentabilität (je Wohneinheit und je bebauter Fläche) für Investitionen in die Infrastruktur- und Öffentlichen Nahverkehr.
- **Als Querschnittsaufgabe sollte mit anderen Arbeitskreisen zusammen auch eine Haltung der Partei zur sozialen Integration durch Städtebauliche Planung und zur sozialverträglichen Wohnungswirtschaft unter Berücksichtigung der Eigentumsfrage erarbeitet werden.**

Unkalkulierbare Kostenprobleme bei Großbauvorhaben wie der Flughafen BER, der Bahnhof Stuttgart 21, die Elbphilharmonie HH und womöglich auch das Stadtschloss Berlin werden nahezu regelmäßig durch unwahre, illusionäre oder gefälschte Kostenvorgaben von staatlichen und öffentlichen Bauherren **ausgelöst**. Häufig werden solche - meist spektakuläre Projekte - der Öffentlichkeit aus politischen Gründen und teilweise auch mit Korruptionsabsichten "angedient und schmackhaft gemacht". Zur Verschleierung dienen dann (oftmals auch im Einvernehmen mit den interessierten Planern) unklare Planungsziele, unvollständig durchdachte, technisch mangelhaft vorbereitete und falsch geplante Vorgaben, die dann im Projektverlauf unter scheinbar urplötzlich auftauchenden "Sachzwängen" zu Lasten der Steuerzahler "bereinigt" werden müssen. **Regelmäßig missachtet - oder gar nicht erst zur Kenntnis genommen werden dabei die Vorgaben und Arbeitsregeln der DIN 18205 "Bedarfsplanung im Bauwesen"**

*("Die [DIN 18205](#) befasst sich mit der [Bedarfsplanung](#) im [Bauwesen](#) und beschreibt die „methodische Ermittlung der Bedürfnisse von [Bauherren](#) und [Nutzern](#), deren zielgerichtete Aufbereitung als Bedarf und dessen Umsetzung in bauliche Anforderungen“. In der DIN 18205 gibt es eine vorgegebene Gliederung für die einzelnen Aspekte der Bedarfsplanung. Sie stellt sogenannte Prüflisten zur Verfügung, die es ermöglichen, die Anforderungen **nach ihrer Vollständigkeit zu kontrollieren**". (http://de.wikipedia.org/wiki/DIN_18205)*

Themenbereich Verkehrsplanung (nur Stichpunkte)

- Für den **öffentlichen Personenfernverkehr** innerhalb Deutschlands und mit den Nachbarländern ist mit anhaltendem Bedeutungszuwachs zu rechnen - auch über die Ländergrenzen hinweg. Die Privatisierung der Deutschen Bahn wurde erfolglos abgebrochen (nachdem bereits weitgehende Schritte eingeleitet waren, die Folgen zeigen sich heute im alltäglichen Bahnbetrieb), Entwicklungslinien Bahn, (spektakuläres Großprojekt Stuttgart 21- oder Reparatur und Modernisierung der

Bahn als Breitenaufgabe?) Konkurrenten durch Ausschreibung privater Bahnlinien verstärken. Deutschlandweite Fernbuslinien - weg von der Schiene in der Fläche?

- **öffentlicher Personennahverkehr.** Moderne Lösungen für Randzonen u. ländliche Gebiete. Z.B. **Rufbussystem** mit variabler Streckenplanung und elastischen Fahrplänen, **Attraktivität der BVG** in Berlin ist noch immer verbesserungsfähig (Durchsetzung des Alkoholverbots in U- und S- Bahn, Reinigung, begleitete Züge, verstärkte Aufsicht an sozialen Brennpunkt- Linien und -Orten,
- **Güterfernverkehr:** Schiene, Straße, Wasserwege (Massenverkehr), Prognosen für Stückgutverkehr, notwendige Entwicklungen überregional steuern, Zulaufstrecken Gotthardtunnel endlich umsetzen
- **Versandhandel und Kleinlieferverkehr in Innenstädten und Wohnbezirken**
- **Investitionen in der Verkehrsinfrastruktur** (Bahn, Straße) Rückstand, s. oben
- **Entwicklung des Flugverkehrs** (Europa, international) vs. schienengebundener Hochgeschwindigkeitsverkehr
- **(Wieder-) Einführung eines bundesweiten Generalverkehrsplans, öffentliche Debatte über Kosten, Ziele, Schwerpunkte, Maßnahmenplanung als demokratischer Prozess der gesellschaftlichen Willensbildung**
- **Individual- PKW- Verkehr:** Neben der nach wie vor **erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes**, insbes. auch Modernisierung, Reparatur von Schäden, ist eine langsam abnehmende Bedeutung des Images von PKW in Privatbesitz bei jungen Leuten erkennbar. Damit kann auch der Weg für neue Modelle des carsharing frei werden.
- **Fahrradverkehr in Großstädten als (teilweise) Alternative für ÖPNV:** Starke Zunahme bundesweit zu beobachten. **Entwicklung von Regeln für die Anlage von Radwegen (analog zu den Straßenbau- Planungsregeln der Bundesanstalt für Straßenwesen), das Konfliktpotential zwischen versch. Verkehrsteilnehmern entschärfen**, eigene attraktive Fahrrad- Haupttrassen auf speziell geeigneten Straßen mit Vorrang Fahrradverkehr **getrennt von Fußgängern und PKW** planen. **Gemeinsame Wegenutzung** durch verschiedene Verkehrsmittel erfordert besondere Rücksichtnahme **bei allen Beteiligten**, in **solchen** Strecken müssen auch Geschwindigkeitsgrenzen für Radfahrer gelten und durchgesetzt werden.

Geordnete und gesicherte Fahrradstellflächen, **besonders im Innenstadtbereich** und für Pendler (z.B. auch Fahrradparkhäuser)

Eine breit aufgestellte, aktive Mitarbeit von fachkundigen und interessierten Bürgern und Parteimitgliedern im Arbeitskreis ist für die Bewältigung der genannten Aufgabenbereiche dringend gewünscht und erforderlich.

Dipl. Ing. Michael H. Sell

ing.sell@t-online.de