

Dr. Axel Horstmann

Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

## Infrastrukturpolitik und UGR der Länder

Meine sehr geehrten Damen und Herren,  
heute Vormittag hat Sie meine Kollegin, Frau Höhn, begrüßt und über die Bedeutung der Umweltökonomischen Gesamtrechnung, der UGR, für die Nachhaltigkeitsstrategien der Länder referiert.

Heute Mittag begrüße ich Sie nun herzlich zum zweiten Teil der Veranstaltung und möchte Ihnen die Bezüge der Aufgaben und der Tätigkeiten meines Ministeriums zur UGR aufzeigen. „Landesplanung“, „Verkehr“, und „Energie“ sind grundlegende Themen der Infrastrukturpolitik.

Gerade in diesen Bereichen bestehen für die UGR mit ihrem Gesamtrechnungsansatz große Herausforderungen, die notwendige Datenbasis für die verschiedenen Planungsprozesse anzureichern, zu verbessern und zu vervollständigen.

Die UGR hilft uns durch die statistische Aufbereitung der wechselseitigen Zusammenhänge, unsere politischen Entscheidungen im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung unseres Landes zu optimieren. Transparenz und Nachvollziehbarkeit von Entscheidungen werden verbessert.

Aber Statistik und auch Umweltökonomische Gesamtrechnungen können den politischen und gesellschaftlichen Entscheidungsprozess nicht ersetzen. Es bleibt klar, dass die UGR ein Hilfsmittel ist, um zu Entscheidungen zu gelangen. Sie ersetzt sie nicht.

Infrastrukturpolitik umfasst im Zuständigkeitsbereich meines Hauses die Felder Landesplanung, Energie und Verkehr.

Die **Landesplanung** ist der Umsetzung raumbezogener Nachhaltigkeitsziele seit jeher in besonderem Maße verpflichtet. Schließlich ging und geht es immer darum, die vielfältigen Nutzungsansprüche an den Raum zu koordinieren und im Sinne des Nachhaltigkeitszieles auf eine Entwicklung hinzuwirken, die sozial, ökologisch und ökonomisch ausgewogen ist. Natur und Umwelt sind nicht unendlich belastbar, dem hat die Landesplanung stets Rechnung getragen und das werden wir auch weiter tun.

Auf das Thema Landesplanung möchte ich mit Blick auf den späteren Vortrag des Abteilungsleiters Landesplanung in meinem Hause, Herrn Krell, nur kurz eingehen.

Herr Krell wird Ihnen die Notwendigkeit der quantitativen Begrenzung des Flächenverbrauches und der qualitativen Verbesserung der Flächennutzung näher erläutern.

Unsere Bemühungen um ein landesweites Flächenmonitoring und die Weiterentwicklung der UGR sollten in engem Dialog miteinander erfolgen. Gerade hier könnte die Querschnittsorientierung UGR uns eine große Hilfe sein, um die Komplexität von Entwicklungen und Entscheidungen auch quantitativ hinterlegen zu können.

Wir alle wissen, dass eine zukunftsfähige **Energiewirtschaft** und eine sichere Energieversorgung wichtige Grundlage für Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung sind. Wie verwundbar Industriegesellschaften sind, zeigten die Stromausfälle des letzten Sommers in den USA, Kanada und auch in Europa.

Die Prognosen machen deutlich, dass der Energiebedarf weiter steigt – bis 2020 werden jährlich Steigerungsraten von 2 % beim weltweiten Energieverbrauch prognostiziert.

Energiepolitische Rahmensetzungen wirken oft weit in die Zukunft. Das gilt unter ökonomischen Aspekten, denn die Rahmensetzungen können Investitionen – meist in langlebige Anlagen – anregen und unterstützen, aber sie können diese auch verhindern.

Gleiches gilt für die Auswirkungen der energiepolitischen Rahmensetzung auf die Umwelt und das Klima. Daher ist unsere Energiepolitik in Nordrhein-Westfalen langfristig orientiert und auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Unser Ziel ist es, eine Energiepolitik zu gestalten, mit der

- Energieversorgung jederzeit sicher und sozialverträglich ist,
- Umwelt, Klima und Ressourcen weitmöglich geschont werden und
- die Wirtschaftlichkeit für Erzeuger und Verbraucher stimmt.

Denn Wirtschaftswachstum muss nicht grundsätzlich mit steigendem Energieverbrauch verbunden sein. Zur Verminderung der Umweltbelastungen stehen die Ziele „Energieeinsparung“ und „Energieeffizienz“ bei der Nutzung sowohl fossiler als auch erneuerbarer Energien im Vordergrund.

Denn wir können es durchaus verantworten, fossile Energien noch für längere Zeit zu nutzen, wenn wir dies auf die schonendste Weise tun und zugleich die regenerative Energienutzung so weiterentwickeln, dass sie möglichst bald ohne finanzielle Förderung auskommt.

Das halte ich für einen gerechten Energie-Generationsvertrag.

Vor diesem Hintergrund haben die zentralen Akteure aus Gesellschaft und Energiewirtschaft einen Energiekonsens geschlossen und im Bündnis für Arbeit und Klimaschutz besiegelt. Dies ist in Deutschland einmalig. Ich freue mich sehr, dass meine Initiative auf so fruchtbaren Boden gefallen ist.

Bei der Umsetzung dieser Ziele haben für uns innovative Kraftwerkstechnologien eine besondere Bedeutung. Aber auch die Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie und die Nutzung von Wasserstoff sind zukunftsweisende Themen. Die erneuerbaren Energien, deren Weiterentwicklung und verstärkten Einsatz wir vorantreiben, stellen im nordrhein-westfälischen Energiemix einen wachsenden Partner dar.

Nordrhein-Westfalen stimmt mit dem Bund in der Zielsetzung überein, den Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromversorgung kontinuierlich über Anteile von 12,5 % im Jahr 2010 bzw. 20 % bis zum Jahr 2020 zu steigern.

Wie Sie wissen, wurden anknüpfend an den Umweltgipfel im Juni 1992 in Rio de Janeiro und das rund fünf Jahre später geschlossene „Kyoto-Protokoll zur Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen“ ganz konkrete Ziele zur Reduktion der Treibhausgase, darunter das für den Klimawandel hauptverantwortliche Kohlendioxid, für die Bundesrepublik Deutschland festgelegt.

Unter Leitung meines Hauses, das für die Klimaschutzpolitik der Landesregierung federführend ist, haben wir unsere Zielsetzungen für den Klimaschutz in Nordrhein-Westfalen im Oktober 2002 im **Klimaschutzkonzept NRW** niedergelegt. Damit unterstützen wir nachdrücklich die Ziele der Bundesregierung und zeigen, dass Nordrhein-Westfalen einen erheblichen Beitrag zur Emissionsminderung – insbesondere im Bereich CO<sub>2</sub> – leisten kann. Alleine mit den quantifizierbaren Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen ergibt sich hier ein Minderungspotential von über 30 Mio. Tonnen.

Die Arbeiten zum Umsetzungsbericht für das Klimaschutzkonzept NRW zeigen schon jetzt, dass bei vielen dieser Maßnahmen die erreichten CO<sub>2</sub>-Minderungen nur schwer zu beziffern sind. Wir stoßen mit dem statistischen Beweis augenblicklich an Grenzen.

Wir müssen uns bemühen, hier weitere und bessere Ergebnisse zu erzielen. Die Umweltökonomische Gesamtrechnung als Sekundärstatistik kann aber gleichwohl auch jetzt schon einen wichtigen Beitrag leisten, wie die Erfolge von Klimaschutzmaßnahmen im Lande sichtbar und messbar gemacht werden können. Und sie kann auch Schwachpunkte aufzeigen, nämlich diejenigen Bereiche benennen, die trotz Klimaschutzmaßnahmen noch steigende CO<sub>2</sub>-Emissionen aufweisen.

Die Weiterentwicklung von statistischem Informationsmaterial ist für den Klimaschutz von großer Wichtigkeit. Denn wir dürfen nicht nur Dinge schätzen, die wir messen können, sondern wir müssen lernen, Dinge messbar zu machen, die uns wichtig sind. Umwelt- und Klimaschutz sind die wichtigen Herausforderungen der Zukunft.

Beim Thema Verkehr, einem weiteren Arbeitsschwerpunkt meines Hauses, ist der Bezug zum Klimaschutz ganz eng und offensichtlich. Und doch passiert es, dass wir in unserem täglichen Verhalten die klimaschädlichen Auswirkungen des Verkehrs noch zu wenig im Focus haben.

Individuelle Mobilität ist ein hohes Gut. Diese wollen wir in Nordrhein-Westfalen erhalten, aber wir wollen auch dem Nachhaltigkeitsgrundsatz gerecht werden.

In Nordrhein-Westfalen gehen wir daher einen neuen, einen ganzheitlichen und einen bundesweit einmaligen Weg in der Verkehrsplanung.

Mit der Integrierten Gesamtverkehrsplanung setzen wir auf eine dreidimensionale Integration, nämlich

- der Verkehrsträger und Verkehrsmittel,
- der verschiedenen gesellschaftlichen Planungsbelange,
- in der Abstimmung mit allen Planungsbeteiligten.

Dieser Prozess der modernen Verkehrsplanung löst die bisherigen sektoralen Planungen, bei denen jeder Verkehrsträger weitgehend für sich betrachtet worden ist, durch eine systemische Betrachtung aller Verkehrsträger und der Schnittstellen ab.

Das ist Verkehrsplanung für das 21. Jahrhundert. Das bedeutet aber auch einen deutlichen Zuwachs an Komplexität. Denn die konkrete Planung muss sich dann unter anderem orientieren an:

- den Bedürfnissen der Menschen nach Mobilität und Lebensqualität,
- der freien Wahl der Verkehrsmittel als Voraussetzung für individuelle Mobilität und eine wettbewerbsfähige Wirtschaft,
- der Beseitigung von Defiziten in Sicherheit, Verträglichkeit und Abwicklung des Verkehrs,
- der Integration aller Verkehrsträger und
- am sparsamen Umgang mit natürlichen und finanziellen Ressourcen.

Aufgabe der Landesverkehrsplanung ist es, eine Struktur für den Planungsprozess an sich zu entwickeln. Wichtige Punkte sind dabei, Indikatoren für jedes Ziel zu definieren

und eine integrierte Projektbewertung zu sichern, die den in Prognoseverfahren ermittelten Mobilitätsbedarf mit den Projektvorschlägen aus den Gebietskörperschaften abgleicht.

Die Verkehrspolitik definiert in diesem Planungsprozess die Ziele, gibt das Szenario der verkehrlichen Entwicklung in Nordrhein-Westfalen vor und kontrolliert die Ergebnisse des Planungsprozesses.

Dies zeigt: In meinem Haus sind wir im Bereich der Verkehrsplanung wie bei allen anderen Planungsprozessen zwingend auf aktuelle Daten aus allen umwelt- aber auch gesellschaftlich relevanten Bereichen angewiesen. Neben z. B. Bevölkerungs- und Strukturdaten, Verkehrsverhaltensdaten und Wirtschaftsdaten gehören Daten, die den Zustand unserer Umwelt beschreiben, ihre Inanspruchnahme charakterisieren, oder ihre Belastung beschreiben zu den wesentlichen Voraussetzungen, mit denen innovative Planung heute arbeitet.

So stellen wir z. B. im Verkehrsbereich seit 1999 einen Trend im nationalen Verkehr fest. Die Verkehrsleistungsentwicklung steigt nicht automatisch, wie vielfach angenommen, weiter an. Spätestens seit 1999 sind Abnahmen sowohl bei der Personenverkehrs- als auch bei der Güterverkehrsleistung erkennbar. Ob sich dieser Trend fortsetzen wird, lässt sich im Moment ebenso nur mutmaßen, wie seine Auswirkungen auf die Fortschreibung der Zahlen zur Umweltökonomischen Gesamtrechnung.

Ich nehme jedenfalls an, dass die technische Entwicklung zu verbrauchsärmeren Fahrzeugantrieben, die demographische Entwicklung, die Leistungssteigerung des Transportsektors und der Logistik sowie verbesserte Verkehrsplanungs- und Verkehrssteuerungsstrategien positive Beiträge zur Verbesserung der Umweltökonomischen Gesamtrechnung leisten werden.

Für den Verkehrsbereich würde ich mir – gerade auch im Hinblick auf den Gedanken der Nachhaltigkeit – wünschen, dass in die UGR auch der Rad- und Fußverkehr und die so zurückgelegten Strecken einbezogen werden und nicht nur der motorisierte Verkehr.

Die Förderung des Radverkehrs ist seit vielen Jahren ein besonderes Anliegen in Nordrhein-Westfalen. Wir glauben, dass es möglich wäre, den Radverkehrsanteil im städtischen Verkehr von aktuell 12 % auf 25 % zu steigern. Einsparungen gerade bei Kurzstreckenfahrten könnten zu einer überproportionalen Entlastungswirkung bei Schadstoffen führen. Auch hier wäre belastbares statistisches Material wünschenswert.

Ich hoffe, dass die UGR die Überprüfbarkeit der Auswirkungen von Maßnahmen und die Zielerreichung im Zuge der Umsetzung zunehmend verbessern wird und so den Prozess des Monitorings insgesamt verbessert.

Wir werden dadurch in die Lage versetzt, die Auswirkungen unseres Handelns besser abzubilden und haben die Möglichkeit, Programmkorrekturen vorzunehmen oder bei Erreichung der Ziele den eingeschlagenen Weg weiter zu verfolgen.

Und ich wünsche mir vor allem auch, dass die UGR in vielen Bereichen zu einer Versachlichung von Diskussionen führt und uns durch die Darstellung von Zusammenhängen hilft, politische Entscheidungen weiter im Sinne einer nachhaltigen Politik zu optimieren und die Bürgerinnen und Bürger durch mehr Transparenz und Nachvollziehbarkeit von den getroffenen Entscheidungen zu überzeugen.

Der Aufbau der Umweltökonomischen Gesamtrechnung ist ein Entwicklungsprozess. Die bisher erreichten Ergebnisse stellen eine wichtige Grundlage für die Gewinnung von Umweltindikatoren und damit für politische Entscheidungsfindung dar.

Ich danke Ihnen, dass Sie uns hier die Gelegenheit geben, unsere Wünsche an die UGR zu formulieren, und ich wünsche Ihnen, dass Sie den eingeschlagenen Weg erfolgreich weiter gehen.

Ich würde mich freuen, wenn wir weiterhin den Austausch und das Gespräch miteinander über die Entwicklungen und Erfolge im Bereiche der Umweltökonomischen Gesamtrechnung suchen, und wünsche uns einen interessanten Nachmittag.

## **Moderation**

Prof. Dr. Bernd Meyer

Vielen Dank, Herr Dr. Horstmann, dass Sie die Wünsche der Politik an die Statistik vorgetragen haben. Wir kommen jetzt zum Programmpunkt "Energieverbrauch und Luftemissionen". Zunächst haben wir das Referat von Herrn Jürgen Wayand vom Statistischen Landesamt Bremen zum Thema "Energieverbrauch und Energieindikatoren".