

Zwischen Energiewende, Stuttgart 21 und Schuldenbremse



Michael Knipper,
Hauptgeschäftsführer des
Hauptverbandes der
Deutschen Bauindustrie

Der Umbau der Energieversorgung in Deutschland erfordert massive Investitionen in die Infrastruktur. Widerstände gegen Grossprojekte und die knappen Finanzen gefährden jedoch die notwendigen Massnahmen. Wie stellen sich die deutschen Bauunternehmer auf diese Herausforderungen ein?

Die Katastrophe von Fukushima hat eine nachhaltige Wende in der deutschen Energiepolitik eingeläutet. Deutschland ist das einzige Industrieland, das einen so radikalen Bruch mit dem herkömmlichen Energiemix vollzieht. Die Kernfrage lautet dabei: Wie können wir die Versorgung mit jederzeit verfügbarer und noch bezahlbarer Energie sicherstellen und zugleich die ambitionierten Klimaziele der Bundesregierung einhalten? Die Bauwirtschaft ist beim Umbau der Energieversorgung und Erreichung der Klimaschutzziele in mehrfacher Weise gefordert. Die Herausforderungen in der Energiepolitik sind für die Bauwirtschaft eine grosse Chance und ein attraktiver Zukunftsmarkt zugleich. Dafür gilt es aber, von politischer

Seite die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die notwendigen Investitionen auch getätigt werden.

Neben der Verbesserung der Energiesparpotenziale im Gebäudebereich ist der Bau beim Ausbau regenerativer Energien, insbesondere der Offshore- und Onshore-Windkraft und Geothermie gefordert. Hinzu kommen der erforderliche Netzausbau, die Sanierung und der Neubau von Kraftwerken sowie der Bau notwendiger Speicherkapazitäten.

Erneuerbare Energien konsequent vorantreiben

Die Energiewirtschaft wird – je nachdem, ob wir von einem konstanten oder von einem leicht steigenden Strombedarf ausgehen – bis zum Jahr 2030

- Kraftwerkskapazitäten mit einer gesicherten Leistung von 26 200 bis 32 700 Megawatt aufbauen und
- Investitionen im Umfang von 35 bis 43 Milliarden Euro aufbringen müssen, darunter 4,2 bis 5,2 Milliarden Euro für Rohbaumassnahmen.

Derzeit befinden sich jedoch nach den Schätzungen des Instituts der Deutschen Wirtschaft nur Kraftwerke mit einer gesicherten Leistung von 11 500 Megawatt im Bau, die bis zum Jahr 2013 ans Netz gehen sollen. Weitere Kraftwerke mit einer gesi-



cherten Leistung von 13 000 Megawatt sind zwar in Planung und könnten bis 2017 realisiert werden, aber auch diese zusätzliche Kapazitäten würden nicht ausreichen, um die Energielücke zu schließen.

Die Prognose des Instituts der Deutschen Wirtschaft gilt jedoch nur für den Fall, dass es der Bundesregierung gelingt, den Anteil der erneuerbaren Energien am Stromverbrauch – wie geplant – bis zum Jahr 2030 auf 50 % zu steigern. Dazu sind in den nächsten zwei Jahrzehnten gewaltige Investitionen erforderlich: Allein die geplanten 40 Offshore-Windparks in Nord- und Ostsee stehen für eine Investitionsvolumen von 75 Milliarden Euro, davon 20 bis 30 Milliarden Euro Bauinvestitionen für die Gründung.

Die gesicherte Leistung von Windkraftwerken kann jedoch nur mit 5 bis 10 % der installierten Leistung angesetzt werden. Wir müssen deshalb für eine erfolgreiche Integration der erneuerbaren Energien zusätzliche Stromspeicherkapazitäten in Form von Pumpspeicherwerken schaffen. Die Deutsche Energie-Agentur GmbH schätzte den Bedarf an zusätzlichen Speicherkapazitäten 2008 auf 14 000 Megawatt bis 2020.



Netzausbau beschleunigen

Energieproduktion und Energieverbrauch fallen im Zeitalter erneuerbarer Energien künftig räumlich stärker auseinander. Der Erfolg der energiepolitischen Wende setzt deshalb zwingend den Aufbau eines Netzes von «Stromautobahnen» voraus, damit die Windenergie aus Nord- und Ostsee ihren Weg in die Verbrauchszentren Süd- und Westdeutschlands findet. Die Deutsche Energie-Agentur GmbH geht in ihrer «Netzstudie II» vom November 2010 davon aus, dass bis 2020 bis zu 3600 Kilometer neue Übertragungsnetze gebaut werden müssen.

Die Kosten für den Netzausbau werden derzeit von Experten auf 6 Milliarden Euro geschätzt. Es ist möglich, dass diese Kosten noch höher ausfallen werden, wenn man berücksichtigt, dass zumindest in Ballungszentren ein grösserer Teil der Leitungen als bislang geplant mit Rücksicht auf die Bürger unterirdisch verlegt werden muss.

Akzeptanz für Infrastrukturprojekte

Eine leistungsfähige Infrastruktur bietet die Grundlage für künftigen wirtschaftlichen Erfolg und hohe Lebensqualität. Wesentliche Grundlage dafür ist es, sich für einen breiten gesellschaftlichen Konsens für eine moderne Infrastruktur einzusetzen, welche auch die Akzeptanz betroffener Bürger bei konkreten Projekten verbessert. Es besteht in Deutschland zunehmend ein grosses Akzeptanzproblem gegen jedes grössere Infrastrukturprojekt. Der Widerstand in der Bevölkerung wächst. Besonders deutlich geworden ist das bei den Protesten gegen «Stuttgart 21». Dabei sind es längst nicht mehr nur Strassen und Flughäfen, gegen die sich Widerstand richtet. Zurzeit sind in Deutschland fast 50 Grossprojekte scharfen Protesten ausgesetzt – vom Bau von Windrädern über den Ausbau von Stromleitungen bis hin zum Pumpspeicherkraftwerk im Schwarzwald –

und das, obwohl die meisten Deutschen die Energiewende als unerlässlich ansehen.

Wer in Deutschland Infrastrukturvorhaben vorantreiben will, der sieht sich also oft geballter Bürgerkritik gegenüber:

- Fast alle Deutschen sind zwar dafür, dass alte CO₂-intensive Kraftwerke vom Netz genommen werden sollten. Trotzdem stösst der Neubau von Kraftwerken auf einen breiten Bürgerwiderstand.
- Fast alle Deutschen unterstützen die Umstellung der Energieversorgung von fossilen auf regenerative Energien. Gleichzeitig formieren sich aber auch Bürgerbewegungen, die sich gegen den für diese Umstellung notwendigen Bau von neuen Stromtrassen und Speicherkapazitäten richten.
- Alle Deutschen wollen Mobilität. Trotzdem richtet sich traditionell der grösste Bürgerwiderstand gegen Verkehrsprojekte, z. B. die Fehmarnbeltquerung, die Hochmoselquerung oder das Projekt «Stuttgart 21».

Vorsicht mit direkter Demokratie

Bürger künftig früher als bisher in die Entwicklung von grossen Infrastrukturvorhaben einzubinden, ist ein wichtiger Baustein, um die Akzeptanz von Infrastrukturprojekten zu verbessern. Dies wird alleine jedoch nicht dazu beitragen können, das generelle Verständnis für den Zusammenhang von Infrastruktur und Wohlstand in Deutschland zu verbessern. Die Lösung ist nicht, mehr Basisdemokratie und Plebiszit, sondern mehr Transparenz und Verständnis, sowohl grundlegend in der Öffentlichkeit als auch projektbezogen bei betroffenen Bürgern. Entscheidend sind dabei der frühzeitige Beginn und die Pflege des kontinuierlichen Dialogs. Begleitende Aufklärungs- und Informationsarbeit darf nicht erst einsetzen, wenn die Bagger anfahren, sondern mit Beginn des Planungsprozesses. Die Berücksichtigung



berechtigter Bürgerinteressen in der Frühphase kann mit dazu beitragen, Infrastrukturgegnern in der späteren Realisierungsphase den Wind aus den Segeln zu nehmen.

Differenziert zu betrachten ist hingegen die Forderung nach direktdemokratischen Entscheidungen. Bei Projekten von gänzlich regionaler Bedeutung ist es sicherlich sinnvoll, die Bevölkerung der Region direkt zu befragen. Das Beispiel der Waldschlösschenbrücke in Dresden hat gezeigt, dass die Bürger am besten wissen, wie in diesen Fällen der Nutzen einer Massnahme zu beurteilen ist. Die Entscheidung über Infrastrukturprojekte von bundesweiter Bedeutung kann jedoch nicht allein den regional betroffenen Bürgern überlassen werden. Aus Sicht des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie sind für diese Fälle die frei gewählten Parlamente nach wie vor die einzig demokratisch legitimierte Institutionen, um langfristigen Nutzen und Folgen für die gesamte Gesellschaft abzuwägen.

Wichtig ist in jedem Fall, die Dialogpartner einerseits intensiv mitzunehmen, andererseits aber auch festzustellen, dass es aber im Planungsfortschritt auch zwingende Meilensteine gibt, nach denen ein Zurück nicht mehr möglich ist. Diesbezüglich gilt es, Verbindlichkeit in die Ergebnisse frühzeitiger Beteiligung einzubringen und hierfür Ressourcen personeller und finanzieller Natur auf Verwaltungsseite zu definieren.

Energiewende nur mit strafferen Verfahren

Die Energiewende in Deutschland macht einen schnellen und umfassenden Ausbau der Leitungsnetze notwendig. Ohne Zustimmung der Bürger wird dies nicht gelingen. Gleichwohl bedarf es zügiger Planungsvorhaben, um die ehrgeizigen Ziele überhaupt umsetzen zu können. Die Verkürzung des Rechtsweges auf eine Instanz für explizit aufgelistete Verkehrsinfrastrukturvorhaben, die Möglichkeit zum Verzicht auf Erörterungstermine im Anhörungsverfahren darf nicht missbraucht werden, sollte aber weiterhin genutzt werden können, um Planungsverfahren in späten Phasen auch zu beschleunigen. Dass für die Durchführung komplexer Planungsverfahren

benötigte qualifizierte Personal muss zudem konzentriert in entsprechend ausreichender Zahl an den entsprechenden Projekten arbeiten können.

Eine Bündelung entsprechender Planungsverfahren, wie beispielsweise auch bei Massnahmen zur Beschleunigung des Netzausbaus / Elektrizitätsnetze vorgesehen, ist im Übrigen auch geeignet, Synergieeffekte zu erzielen und Verwaltungskosten zu reduzieren. Der bürokratische Aufwand von langwierigen Doppelprüfungen, die bisher dadurch zustande kommen, dass Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren von unterschiedlichen Behörden durchgeführt werden, kann so vermieden werden.

In Infrastrukturen investieren

Wesentliche Eckpfeiler eines neuen Konsenses für Investitionen in unsere Verkehrsinfrastruktur aus unserer Sicht sind:

- *Eine höhere politische Priorität für Verkehrsinfrastrukturen:* Verkehrsinfrastruktur braucht zu allererst höhere politische und gesellschaftliche Priorität. Voraussetzung für Investitionen ist ein Grundkonsens über deren Relevanz und die Grundüberzeugung, dass sich keine Industrienation Defizite bei der Verkehrsinfrastruktur leisten darf. Diese fundamentale Zielbestimmung ist auch Richtschnur für einzelne Projekte und die Bereitschaft von Bürgerinnen und Bürgern, vor Ort, in partizipativen Planungsverfahren mitzuwirken.
- *Bedarfsgerechte Finanzierung:* Verkehrsinfrastruktur braucht eine bedarfsgerechte Finanzierung. Die beste Planung nützt wenig, wenn dann das Geld für die Umsetzung fehlt. Genau dies ist aber häufig der Fall. Wenn Vorhaben nicht finanziert und damit nicht implementiert werden, bewirkt dies neben dem volkswirtschaftlichen Schaden zudem erhebliche Verunsicherung unter der betroffenen Bevölkerung.



- *Bessere Bürgerbeteiligung und mehr Transparenz über den Gesamtplanungs- und Projektverlauf:* Viele Bürgerinnen und Bürger haben den Eindruck, dass bei Verkehrsprojekten zu Vieles über ihre Köpfe hinweg entschieden wird. Eine bessere, frühzeitige Bürgerbeteiligung, bei der Argumente von Anfang an offen ausgetauscht und Weichen richtig gestellt werden können, setzt voraus, dass Informationen, Planungsschritte und Entscheidungshaltepunkte transparent, z. B. im Internet veröffentlicht werden.
- *Effizientere Planungsverfahren:* Effizientere, zügige und verständliche Planungs- und Genehmigungsverfahren sind ebenfalls dringend nötig. Langwierige Verfahren bedeuten Wohlstandsverluste und zugleich Einbussen in der Akzeptanz der Bevölkerung. Realisierungszeiträume von bis zu 20 Jahren sind weder vermittelbar, noch können Partizipationsinitiativen über einen so langen Zeitraum Akzeptanz steigend wirken.



- *Eine schnelle Umsetzung der Projekte:* Es gilt, die Planfeststellung rascher umzusetzen, also kürzere Bauzeiten zu realisieren. Gerade öffentlich-private Partnerschaften, rechtzeitige Vergaben und ein optimiertes Baustellenmanagement sind hierfür Voraussetzungen.