

Zur Sache

„Gemessen am Bruttoinlandsprodukt investiert kaum ein Industrieland so wenig in seine Infrastruktur wie Deutschland. Ökonomen sehen darin zunehmend einen Standortnachteil.“ Quelle: ZEIT Online vom 25.04.2015

Der Bürger vermisst ein Infrastrukturkonzept, so gibt es z.B. im 21. Jh. noch keinen Lehrstuhl für „Infrastruktur-Geschichte“ der durch interdisziplinäre Forschung die aus den Regionen über die Jahrhunderte gewachsenen Infrastruktur-Netze erkannt und für die heutige Politik nutzbar macht. Die Infrastrukturlücken wären erklärbar.

Die Rhein-Maas-Region (RMR) stellt schon wegen ihrer topographischen Höhenlage ein „gebeultetes“ Gebiet dar. Dieser Wirtschafts- und Siedlungsraum ist mit mehr als 5 Mill. Einwohner in einem Netzwerk internationaler Verflechtungen eingebunden, der vielschichtige Verletzlichkeiten zur Befriedung von Grundbedürfnissen ausgesetzt ist. An erster Stelle steht die soziale Forderung nach Lebensraumsicherheit. z.B. der Schutz vor extremen Hochwasser- und Starkregen, Geländeabsenkung bis zu 15 Meter durch untertägigen Bergbau sowie Grundwasseranstieg in bergbaugeprägten Regionen des Niederrheins.

Gerade die Versorgungssicherheit stößt an ihre Grenzen, wenn Verkehrswege zu Lande und Wasser an kapazitive, technische und wasserwirtschaftliche Grenzen stoßen. Zeitnah erleben wir, dass der Hauptschiffahrtsweg Rhein durch Niedrigwasser nicht nur für die Schifffahrt zu Einschränkungen führt. Anders sieht es mit extremen Wasserabflüssen aus, für die ein schadloser Wasserabfluss keinesfalls gegeben ist. Anders ein Kanal, der vom Grundwasser getragen wird.

Allein für das potenzielle überschwemmungsgefährdete Niederrhein-Gebiet in NRW wurde 1998 ein dreistelliges Milliarden-Schadenspotenzial errechnet. Mit der Folge dauerhafter Totalvernässung in Senkungsmulden, Grundwasserkontermination, Unbewohnbarkeit etc.

Es gilt - so unsere Vorstellung - Großschadensereignisse gem. KRITIS zu verhindern. Indem ein multifunktionaler, naturnaher Wasserweg zur Gerinneentlastung des Rheins (Maas) und als schiffbarer Wasserweg zu unseren westlichen Nachbarn nicht nur das Risikopotenzial für die RMR erheblich gesenkt werden kann, sondern konkrete Entwicklungspotenziale verspricht. Eine Sichtweise, die gerade für die Nach-Braunkohlezeit, vielversprechende Entwicklungspotenziale verspricht.

Nahtlos knüpfen wir an

Unser Projekt (LINK) sollte daher ernsthaft nicht nur als nationales sondern auch als ein vielschichtiges, nachhaltiges europaverbindendes Investitionsprojekt für ein strukturschwaches Grenzgebiet verstanden werden.