



# RESOLUTIONSHEFT

**Schülerinnen- und Schülerparlament  
Niederrhein**

**1.–3. Februar 2019**

**Hochschule Rhein-Waal | Campus Kleve**



**SCHÜLERPARLAMENT NIEDERRHEIN**  
**Kleve, 1. bis 3. Februar 2019**

Das vorliegende Resolutionsheft dokumentiert die Arbeitsergebnisse von rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmern des „Schülerparlaments Niederrhein“ in Kleve. Vom 1. bis 3. Februar 2019 war die Hochschule Rhein-Waal Gastgeberin dieses Parlaments, an dem Jugendliche aus 6 weiterführenden Schulen der Region Niederrhein teilnahmen. Ziel der Veranstaltung war, den Dialog zwischen Wissenschaft und Gesellschaft zu fördern und bei Jugendlichen ein Verständnis für wissenschaftliche, demokratische Entscheidungsprozesse zu wecken. Die Moderation der Veranstaltung übernahmen Vertreterinnen und Vertreter der Jungen Europäischen Föderalisten NRW (JEF NRW).

Das Schülerparlament ist Teil des europäischen Projekts NUCLEUS ([www.nucleus-project.eu](http://www.nucleus-project.eu)), das durch die Hochschule Rhein-Waal federführend koordiniert wird. 24 Projektpartner aus 16 Ländern - darunter Europa, China und Südafrika - erarbeiten neue Wege der Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft, Gesellschaft und Entscheidungsträgerinnen.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird es für Städte und Regionen zunehmend bedeutsam, die junge Bevölkerung aktiv an der Gestaltung ihrer Zukunft zu beteiligen und sie in lokale wie regionale Entscheidungsprozesse einzubeziehen. Gleichzeitig gilt es, das Wissen an einem Standort für strategische Entwicklungsprozesse zu mobilisieren und wissenschaftliche Einrichtungen in die Entwicklung von Stadt und Region einzubeziehen. All dies sind Ziele des NUCLEUS Projekts, das noch bis August 2019 an der Hochschule-Rhein-Waal umgesetzt wird.

Veranstalterin des Schülerparlaments Niederrhein war die Fakultät für Technologie und Bionik der Hochschule Rhein-Waal. Die Parlamentarische Debatte fand im Ratssaal der Stadt Kleve statt.



**Funding**  
This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and Innovation programme under grant agreement No 664932



Mehr Infos:



## **PARLAMENTERISCHE VOLLVERSAMMLUNG**

10:00 – 10:30 Uhr	Gruppenarbeit: Vorbereitung der parlamentarischen Debatte
10:30 – 10:45 Uhr	Begrüßung durch die Bürgermeisterin der Stadt Kleve, Frau Sonja Northing
10:45 – 12:15 Uhr	Debatten (Ausschüsse 1 + 2)  „Mobilität “  „Intelligente Netze“
12:15-13:15 Uhr	Mittagessen
13:15 – 14:00 Uhr	Debatten (Ausschuss 3)  „Trassenbau“
14:15 – 15:00 Uhr	Übergabe der Resolutionen an den stellvertretenden Bürgermeister der Stadt Kleve, Herr Josef Gietemann
15:00 – 15:30 Uhr	Kaffeepause
15:30 – 16:00 Uhr	Überreichen der Urkunden an die Teilnehmerinnen Abschluss und Verabschiedung der Teilnehmerinnen



## THEMEN UND EXPERT-INNEN

## 1. „Mobilität“

Menschen und Güter werden immer mobiler. Sie bewegen sich auf unterschiedlichen Strecken und mit unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln. Wie aber sieht die Mobilität der Zukunft aus? Welche Konzepte sind notwendig, um die steigende Mobilität zu bewältigen und trotzdem Energieverbräuche zu senken? Brauchen wir mehr Elektrofahrzeuge und hat der Dieselantrieb ausgedient?

**Expertin: Prof. Dr. Irmgard Buder, Hochschule Rhein-Waal**

## 2. „Intelligente Netze“

Intelligente Netze sind in Zeiten, in denen Strom verstärkt aus Solar- und Windkraftanlagen gewonnen werden, immens wichtig geworden: Sie sorgen dafür, dass konstant Strom aus der Steckdose kommt, auch wenn es bewölkt ist und der Wind nicht weht. Aber nutzen wir die Potentiale auch aus? In welchen Bereichen können intelligente Netze noch eingesetzt werden und was bedeuten sie für die Stromerzeugung der Zukunft? Können wir in Zukunft alle unseren eigenen Strom produzieren und benötigen die großen Kraftwerke gar nicht mehr? Müssen wir Regeln schaffen und den Energieverbrauch besser steuern?

**Experte: Prof. Dr. Andy Stamm, Hochschule Rhein-Waal**

## 3. „Trassenbau“

Es gibt Bahntrassen, Stromtrassen, Fahrradtrassen und sie alle haben ein Ziel: sie verbinden zwei Orte und sie sollen die Möglichkeit zur Fortbewegung und zum Transport geben. Beim Bau solcher Trassen müssen viele sehr verschiedene Punkte berücksichtigt werden, beispielsweise die Streckenführung, die Kosten, die Bauzeiten und eventuelle Schallschutzmaßnahmen. Wie aber kann man angesichts all dieser Aspekte die ideale Trasse bauen? Gibt es Punkte, die mehr berücksichtigt werden müssen als andere und wenn ja, warum? Oder gibt es Alternativen zum Trassenbau?

**Experte: Prof. Dr. Kai Tiedemann, Hochschule Rhein-Waal**



## **DEBATTENABLAUF**

1. Das vorschlagende Komitee liest zum Anfang einer jeden Debatte die Forderungen des Komitees vor (1 Mitglied des vorschlagenden Komitees; vom Rednerpult aus).
2. Im Anschluss hat das vorschlagende Komitee die Möglichkeit, eine Verteidigungsrede zu halten und die vorliegende Resolution sowie die Inhalte zu erläutern (1 Mitglied des vorschlagenden Komitees; 3 Minuten vom Rednerpult).
3. Nun haben alle anderen Komitees die Möglichkeit, jeweils ein Statement zur vorgeschlagenen Resolution zu halten (bis zu 3 Minuten; je 1 Mitglied pro anderem Komitee; vom Platz aus).
4. Das vorschlagende Komitee hat die Möglichkeit, eine Antwortrede auf die Statements zu geben (1 Mitglied des vorschlagenden Komitees; vom Platz aus).
5. Offene Debatte
  - Bis zu drei Runden à drei Fragen bzw. Redebeiträge (je 1 Minute vom Platz).
  - Bei Beantwortung durch das vorschlagende Komitee darf das Mikrofon einmal weitergegeben werden (je 1 Minute pro Person).
6. Zusammenfassende Rede des vorschlagenden Komitees (1 Mitglied des vorschlagenden Ausschusses; 2 Minuten vom Rednerpult)
7. Abstimmung über einzelne Forderungen
8. Abstimmung über die gesamte Resolution



## RESOLUTION DES AUSSCHUSSES ZUM THEMA „Mobilität“

Vorgelegt von: Niklas Gromeleit (Lise-Meitner-Gymnasium Geldern), Senna de Haas, Sophia Arntz (Willibrord Gymnasium Emmerich), Alexander Buff (Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Kleve), Felix Fluch (Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Kleve), Jonas Ingensand (Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Kleve), Clemens Laing (Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Kleve), Chantal Boterham-Reuter (Berufskolleg Kleve), Moritz Bulkens (Berufskolleg Kleve), Niamphe Zwier (Berufskolleg Kleve), Joshi Birat Wanders (Gesamtschule Emmerich).

Komiteemoderator: Lenja Horn

### Wir stellen fest:

1. Die fossilen Brennstoffe der Erde sind begrenzt und es ist essenziell die natürlichen Ressourcen in ihren derzeitigen Beständen und ihrer Regenerationsfähigkeit zu schützen.
  - a) Der anthropogene Treibhauseffekt ist Produkt menschlichen Umgangs mit den natürlichen Rohstoffvorräten und der damit verbundenen Eingriffe in komplexe Ökosysteme.
  - b) Die in den letzten Jahren frequentierter auftretenden Wetterextreme (z.B. die Waldbrände Kalifornien 2018) sind Konsequenz des obig ausgeführten Prozesses und durch den Menschen als globales Problem und mit äußerster Priorität zu behandeln.
2. Das Konsumverhalten breiter Schichten der Bevölkerung, bevorzugt in Staaten der OECD (i.e. das Verhalten in individueller Mobilität, fehlendes Bewusstsein für Zulieferwege transnational versandter Güter), ist Katalysator für Teilprozesse des anthropogenen Klimawandels. Dieses Verhalten entzieht sich ethischer Rechtfertigung und ist durch die legislative Politik nicht als grundsätzlich akzeptabel zu behandeln.
3. Die Bundesrepublik Deutschland befindet sich im Zugzwang multilateraler Abkommen der Klimapolitik (insb. Pariser Abkommen 2015) und muss bestrebt sein ihre Integrität als europäische und globale Industrienation durch Erfüllung dieser Abkommen zu wahren.
4. Im Vergleich zu anderen Sektoren wie Industrie, Energie und Landwirtschaft konnte der Verkehr bislang keine nennenswerten Emissionseinsparungen vorweisen. Um internationale und nationale Einkommen einzuhalten, müssen die Emissionen im Verkehrssektor in Zukunft deutlich gesenkt werden. Dies gilt sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr



5. Der Anteil des Güterverkehrs an den Gesamtemissionen des Verkehrssektors ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Da sich diese Entwicklung angesichts aktueller Prozesse und Tendenzen der Globalisierung in Zukunft weiter intensivieren wird, sollte besonders in diesem Bereich eine Anpassung im Sinne der Nachhaltigkeit durchgeführt werden, um zukunftssicher die wirtschaftliche und ökologische Handlungsfähigkeit zu erhalten.
6. Im Personenverkehr wird zu viel auf Autos gesetzt. Das ist klimaschädlich und daher eine Herausforderung für uns, weil:
- a) Autos den höchsten Kraftstoffverbrauch beim Transport von Personen haben,
  - b) Fossile Brennstoffe, die Autos antreiben, endlich sind,
  - c) Verbrennungsmotoren, welche diese fossilen Brennstoffe benötigen, einen geringen Wirkungsgrad haben,
  - d) Autos für den Großteil der Emissionen im Straßenverkehr verantwortlich sind,
  - e) Erhöhter Verkehr zu mehr Stau führt und somit die Mobilität einschränkt.

Daher muss das Verkehrsaufkommen einerseits auf andere Verkehrsmittel und andererseits auf Autos mit alternativen Antriebstechnologien verlagert werden.

7. Der erhöhte Autoverkehr beim Transport von Personen, liegt daran, dass:
- a) Selbst kurze Strecken mit dem Auto zurückgelegt werden,
  - b) Der ÖPNV wenig genutzt wird, da er zu teuer, zu unzuverlässig und nicht breit genug aufgestellt ist,
  - c) Fahrradfahren in Innenstädten für viele unattraktiv ist.
8. Für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätswende bergen insbesondere Elektroautos ein großes Potenzial. Bis jetzt sind Elektroautos für Personen allerdings relativ unattraktiv. Gründe hierfür sind:
- a) Geringe Reichweiten,
  - b) Mangel an Parkplätzen mit entsprechenden Ladestationen,
  - c) Noch kein echter Mehrwert (auch weil der Strom noch nicht vollständig aus erneuerbaren Energien stammt),
  - d) Elektroautos sind teurer als normale Autos.



**Forderungen:**

1. Wir fordern, eine Integration alternativer Antriebsmethoden im Güterverkehr.
  - a) Es sollten Anreize für elektrische LKWs und Oberleitungen auf Autobahnen geschaffen werden.
  - b) Die Regierung sollte höhere Steuern für sehr schmutzige LKWs einführen.
2. Wir fordern, dass der Anteil der LKWs am Gütertransport bis zum Jahr 2030 von aktuell 70% auf 50% sinkt. Dafür muss die Regierung Transporte außerhalb der Straße und den Ausbau der Infrastruktur im Bereich Schienen- und Schiffsverkehr stärker subventionieren. Zudem fordern wir eine Erhöhung der LKW Maut, um den Warentransport über den LKW zu erschweren.
3. Wir fordern eine Verkehrsumstellung von konventionellen Antrieben zu elektrischen Antriebssystemen. Im Zuge dessen muss die Forschung im Bereich der elektronischen Antriebssysteme und Speichermöglichkeiten (z.B. Akkumulatoren und Brennstoffzellen) unterstützt werden.
4. Wir fordern eine Steigerung der Attraktivität von Elektroautos durch:
  - a) Vorteile für Elektroautos im Straßenkehr. Darunter fallen eigene Parkplätze, die kostenlos sind und mit entsprechender Ladeinfrastruktur ausgestattet sind, **und** (temporäre) Nutzung der Busspuren,
  - b) Eine Vereinheitlichung der Ladeinfrastruktur,
  - c) Mehr Ladestationen, sowohl innerstädtisch, als auch an Landstraßen und Autobahnen. So wird auch das Fahren von Langstrecken ermöglicht,
  - d) Staatliche Förderung durch Umtauschprämien.
5. Wir fordern überdies eine Verringerung der Attraktivität von Verbrennungsmotoren durch sukzessive Erhöhung der Steuern bei Kauf und Anmeldung sowie die Erhöhung der Strafen und deren konsequente Umsetzung für Fahrer von Autos mit konventionellem Antrieb, die die Privilegien der Elektroautos für sich in Anspruch nehmen.
6. Wir fordern, den Autoverkehr in der Innenstadt und dem Stadtzentrum auf andere Verkehrsmittel, wie zu Fuß gehen und Fahrradfahren, zu verlagern.
  - a) Wir fordern, daher eine konsequente Pflege der Fuß und Fahrradwege, sowie einen Ausbau der Infrastruktur dieser.
  - b) Wir fordern längere Grünzeiten für Fußgänger und Fahrradfahrer bei Ampeln.



- c) Wir fordern, in allen Gebieten eine bessere und sich wiederholende Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer über ihre Rechte und Pflichten, um Konflikte im Straßenverkehr zu vermeiden.
  - d) Wir fordern, eine bessere Aufklärung über Folgen des Verkehrs auf das Klima um ein besseres Bewusstsein entwickeln zu können.
7. Wir fordern, den ÖPNV attraktiver zu machen, durch:
- a) günstigere Tickets,
  - b) eine Steigerung der Zuverlässigkeit,
  - c) den Ausbau sowie die Pflege der Infrastruktur,
  - d) Hilfe für ältere Menschen für die Nutzung des ÖPNVs.
8. Wir fordern, dass der Staat die Verwendung der bereitgestellten Gelder im ÖPNV besser kontrolliert, damit diese für das eingesetzt werden, für das sie bestimmt waren.
9. Wir fordern, dass die Benutzung des Autos in Innenstädten unattraktiver wird, um den Umstieg auf umweltschonendere Verkehrsmittel zu unterstützen. Dafür fordern wir:
- a) mehr Verkehrsberuhigte Zonen in Innenstädten, z.B. Fußgängerzone, um Autofahren dort unattraktiver zu machen,
  - b) höhere Bußgelder bei Verstößen von Autofahrern,
  - c) einen Stopp des Ausbaus von Parkplätzen in Innenstädten, sowie höhere Kosten für diese.
10. Wir fordern eine Förderung von Car Sharing, damit der Besitz eines Autos nicht mehr notwendig ist.



## RESOLUTION DES AUSSCHUSSES ZUM THEMA „Intelligente Netze“

Intelligente Netze sind in Zeiten, in denen Strom verstärkt aus Solar- und Windkraftanlagen gewonnen werden, immens wichtig geworden: Sie sorgen dafür, dass konstant Strom aus der Steckdose kommt, auch wenn es bewölkt ist und der Wind nicht weht. Aber nutzen wir die Potentiale auch aus? In welchen Bereichen können intelligente Netze noch eingesetzt werden und was bedeuten sie für die Stromerzeugung der Zukunft? Können wir beispielweise in Zukunft alle unseren eigenen Strom produzieren und benötigen die großen Kraftwerke gar nicht mehr? Müssen wir Regeln schaffen und den Energieverbrauch besser steuern?

Vorgelegt von: Leonie Thekook (Städtisches Gymnasium Straelen), Hannah Brück (Städtisches Gymnasium Straelen), Luca Kersjes (Willibrord Gymnasium Emmerich), Matthias Hornisch (Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Kleve), Timo Schmidt (Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Kleve), Mahmoud Alhaj (Berufskolleg Kleve), Tim Egelhofer (Berufskolleg Kleve), Timo te Laak (Gesamtschule Emmerich).

Komiteemoderator: Wai Long Van

### Wir stellen fest:

1. In Deutschland wird Energie aus Kohle-/ Atom-/ und erneuerbaren Energien bezogen.
  - a. 42% des Energieverbrauchs werden durch erneuerbare Energien gedeckt.
  - b. Deutschland ist noch auf fossile Brennstoffe angewiesen.
  - c. Es gibt noch keine effiziente Möglichkeit Energie zu speichern.
  - d. Ein Umstieg auf erneuerbare Energien wurde bereits beschlossen.
  
2. Es stellen sich folgende Probleme:
  - a. Erneuerbare Energien liefern nur fluktuierend Energie.
  - b. Der Ausbau erneuerbarer Energien führt zur Dezentralisierung.
  - c. Ausbau der Infrastruktur aufgrund der Dezentralisierung.
    - i. Kommunikation für effiziente Nutzung
    - ii. Messstationen
    - iii. Umbau des Niederstromnetzes
  - d. Der Datenschutz bei der Kommunikation ist nicht geregelt.



3. Ein intelligentes Netz kann ...
  - a. auch in ein dezentrales Energieerzeugungsnetz regulieren.
  - b. Versorgungssicherheit bei erneuerbaren Energien bieten.
  - c. Lastspitzen abfedern.
4. Es wird internationaler Energiehandel betrieben.
5. Erneuerbare Energien werden durch internationale Zusammenarbeit effizienter und sinnvoller, da verschiedenen Länder verschiedene Geographische Voraussetzungen einbringen.

Forderungen:

1. Wir fordern einen staatlich subventionierten Ausbau des intelligenten Netzes in ganz Deutschland bis 2033. Darin sind folgende Punkte inbegriffen:
  - a. Einbau von Messstationen,
  - b. Rechenzentralen zur Auswertung,
  - c. Speicherkapazitäten zur Regulation von Ladungsspitzen,
  - d. Smart Homes.
2. Wir fordern eine Bindung von Privatunternehmen ans Gesetzesgrundlagen für die Sicherstellung des Datenschutzes und den Ausbau des intelligenten Netzes.
3. Wir fordern die Förderung der Forschung in den Gebieten der
  - a. Datenverschlüsselung,
  - b. Speichertechnologien,
  - c. konstanteren erneuerbaren Energien,
  - d. Steuerungskonzepte für das intelligente Netz.
4. Wir fordern, eine Europäische Zusammenarbeit um:
  - a. verschiedene Umweltbedingungen der Länder optimal zu nutzen,
  - b. eine Stabilität des Netzes zu garantieren,
  - c. der EU-Skepsis entgegen zu wirken und wieder Vertrauen in die Fähigkeiten der EU herzustellen.



## **RESOLUTION DES AUSSCHUSSES ZUM THEMA „Trassenbau“**

Es gibt Bahntrassen, Stromtrassen, Fahrradtrassen und sie alle haben ein Ziel: sie verbinden zwei Orte und sie sollen die Möglichkeit zur Fortbewegung und zum Transport geben. Beim Bau solcher Trassen müssen viele sehr verschiedene Punkte berücksichtigt werden, beispielsweise die Streckenführung, die Kosten, die Bauzeiten und eventuelle Schallschutzmaßnahmen. Wie aber kann man angesichts all dieser Aspekte die ideale Trasse bauen? Gibt es Punkte, die mehr berücksichtigt werden müssen als andere und wenn ja, warum? Oder gibt es Alternativen zum Trassenbau?

Vorgelegt von: Judith Glaser (Städtisches Gymnasium Straelen), Elisabeth von Haaren (Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Kleve), Jannik Haas (Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Kleve), Maximilian Sattler (Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Kleve), Timo Stein (Freiherr-vom-Stein-Gymnasium Kleve), Arin Artz Lopez (Berufskolleg Kleve), Michael Mellmann (Gesamtschule Emmerich), Julia Schill (Gesamtschule Emmerich), Wioletta Sedlak (Gesamtschule Emmerich).

Komiteemoderator: Ludger Wortmann

Wir stellen fest:

1. Wir stellen fest, dass Trassen notwendig sind, um Energie vom Erzeuger zum Verbraucher zu transportieren, sofern Erzeuger und Verbraucher nicht derselbe sind.
  - a. Durch den Atom- und Kohleausstieg wird die Energieversorgung dezentraler.
  - b. Die Erzeuger von erneuerbaren Energien sind von den Endverbrauchern weit entfernt, weil ein großer Teil der Windenergie in der Nordsee erzeugt wird aufgrund von naturräumlichen und wetterbedingten Gegebenheiten.
  
2. Wir stellen fest, dass Trassenbau momentan die einzige Möglichkeit ist, die Energiewende erfolgreich umzusetzen.
  - a. Es gibt verschiedene Übertragungsmöglichkeiten der Stromtrassen, das heißt, dass Strom ober- oder unterirdisch und als Wechsel- oder Gleichspannung transportiert werden kann.
  - b. Gleichspannungsübertragung ermöglicht verlustarme Übertragungen über lange Strecken ab 100 km. Der Verlust beträgt nur 3% bei 1000 km Leitungslänge.



- c. Eine Alternative ist die Power-to-Gas Methode, allerdings ist diese ineffektiv und hat nur einen Wirkungsgrad von 30-45%.
3. Es lehnen sich zahlreiche Bürgerinitiativen gegen den Trassenbau auf. Die Gründe dafür sind folgende:
  - a. Zerstörung des Landschaftsbildes, dabei gibt es z.B. den „Not in my backyard“-Effekt, bei dem die zugehörigen Personen allgemein der Bebauung zustimmen, solange sie sich nicht in ihrem Sichtfeld befindet.
  - b. Besorgnisse bezüglich Ernteeinbußen und gesundheitsschädliche Folgen der elektromagnetischen Strahlung.
  - c. Gesundheitsschädliche Folgen sind nicht eindeutig nachgewiesen. Sie lassen sich jedoch vermutlich mit denen von Druckern und Kaffeemaschinen vergleichen. Somit lässt sich der reelle, faktisch neutrale Widerstand der Bürgerinitiativen gegen überirdische Leitungen lediglich auf die Ästhetik beschränken.
  - d. Wir stellen außerdem fest, dass es häufig keine Einigung bezüglich der Entschädigung des zu bebauenden Gebietes gibt.
4. Es lässt sich eine extrem lange Planungs- und Bauphase der Stromtrassen feststellen, die aufgrund des schnellen Wechsels hin zu erneuerbaren Energien die Umsetzung der Energiewende und die Versorgung mit erneuerbarer Energie verlangsamt.
  - a. Der notwendige Ausbau von Stromtrassen zur Versorgung mit erneuerbarer Energie wird nicht vom Staat subventioniert.
5. Wir stellen fest, dass es keine standortunabhängigen Formen der erneuerbaren Energiegewinnung gibt.
  - a. Darüber hinaus ist schon heutzutage ein Platzmangel für Windkraftwerke an sehr gut geeigneten Standorten feststellbar.
  - b. Die Forschung für standortunabhängige erneuerbare Energien, wie zum Beispiel die Kernfusion, ist noch nicht weit genug fortgeschritten, um in näherer Zukunft unabhängig als Energieversorger zu dienen.
6. Es lassen sich außerdem Komplikationen zwischen unterirdischem Leitungsbau und Einflüssen auf die Umwelt feststellen.
  - a. Der unterirdische Leitungsbau ist um 6 Mal kostenintensiver und zudem kurzlebiger, darüber hinaus ist der Aufwand bei Beschädigungen und/oder Wartungen bei Erdleitungen deutlich größer.



Forderungen:

1. Wir fordern aufgrund der thematisierten Notwendigkeit zum Trassenausbau in Feststellung 1, dass der Ausbau von Trassen mit äußerster Dringlichkeit verfolgt wird und mit allem Nachdruck vor allem die Nord-Süd und die Süd-Ost Trassen in der Bundesrepublik Deutschland ausgebaut werden.
2. Wir fordern, wie in Feststellung 4a angesprochen, eine Subventionierung des Trassenbaus für Höchstspannungsleitungen durch den Staat sowie eine gesetzliche Festlegung der Entschädigungszahlungen.
  - a. Wird der Trassenausbau in vollem Maße durch die Netzbetreiber übernommen, so entstehen enorme Kosten, die eine Erhöhung der Strompreise einher bringen.
  - b. Durch die angesprochene Subventionierung wird der Durchschnittsverbraucher deutlich entlastet.
  - c. Die von betroffenen Betrieben oder Personen geforderten Entschädigungen für die Verwendung des eigenen Grundstückes für den Stromtrassenbau können indirekt durch die staatlichen Subventionierungen gedeckt und somit in ausreichender und zufriedenstellender Höhe ausfallen.
  - d. Die vorgeschriebenen Entschädigungssummen sollen abhängig von der Art der Trasse (ober/unterirdisch) als absolut festgelegt werden. Es sollen regelmäßige Entschädigungszahlungen vor allem bei unterirdischen Leitungen gezahlt werden, die sich aus den jeweiligen Beeinflussungen ergeben. Diese sind zum Beispiel Grundstücksverluste und Ernteeinbußen.
3. Wir fordern eine maximale Berücksichtigung des Umweltschutzes beim Bau der Trassen. Die Berücksichtigung der einzigartigen ökologischen Gegebenheiten muss eine höhere Priorität als ökonomische Faktoren, wie Baukosten haben.
  - a. Deshalb streben wir den oberirdischen Leitungsbau eher als den unterirdischen an.



4. Aufgrund der in Feststellungspunkt 4 genannten zeitintensiven Planungs- und Bauphase fordern wir, dass den Trassenbau betreffende bürokratische Hürden minimiert werden und eine effektivere Prüfung erreicht wird, die den Zeitrahmen verkürzt.
  - a. Für gemeinsame und reibungslose Zusammenarbeit des europäischen Verbundnetzes fordern wir weiterhin eine Verbesserung der europäischen Bürokratie, die einen Kompromiss der nationalen Interessen einzelner Mitgliedsstaaten beinhaltet und somit den bürokratischen Aufwand minimiert.
  
5. Bezüglich der Feststellungspunkte 3.c und 5 fordern wir, dass
  - a. Langzeitstudien zu gesundheitlichen Risiken, ökologischen und landwirtschaftlichen Folgen des Stromtrassenbaus erstellt werden.
  - b. Verstärkt Forschungsarbeiten zu neuen Energiequellen und Speichermöglichkeiten der elektrischen Energie betrieben werden.



NUCLEUS



Funding  
This project has received funding from the  
European Union's Horizon 2020 research  
and innovation programme under grant  
agreement No 664932



**HOCHSCHULE  
RHEIN-WAAL**  
Rhine-Waal University  
of Applied Sciences

Mehr Infos:





GREEN  
POWER