

ALLIGATOR



Rundbrief der GRÜNEN LIGA e.V.

12/ 12 • 23. Jahrgang

01/ 13

Baumpflanzung in Hoppenrade.....	2
ALLIGATOR-Intro.....	2
Fracking.....	3
ÖPNV im Osterzgebirge.....	5
Interview mit Björn Burmeister.....	6
Mitgliederversammlung 2013.....	8
Internet und Umweltschutz.....	10
Bundesverkehrswegeplan.....	12
Europäische Mobilitätswoche 2012	13
Buch-Tipp.....	14
Dies & Das.....	15
Adressen.....	16

Apfelbäume für Hoppenrade

Dr. Anton Hofreiter, Rüdiger Herzog

Den Bundesverkehrswegeplan aufs richtige Gleis setzen

Foto: „Bürgerwille, Vernunft, Lebensraum – unter der B2 begraben“, aufgenommen von Rüdiger Herzog

Kommunal- und Bundespolitiker wie auch Bürgerinitiativen, Umweltverbände und andere Interessenvertreter verbinden mit dem Wort Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zumeist die Planung einer Ortsumfahrung in unmittelbarer Umgebung. Zu Recht, denn der BVWP aus dem Jahr 2003 ist im Wesentlichen ein Sammelsurium von Straßenprojekten. Darüber hinaus findet man zahlreiche Schienengroßprojekte und überdimensionierte Wasserstraßenbauvorhaben in diesem Planwerk. Er spiegelt die „Gefechtslage“ zur rotgrünen Regierungszeit. Die Landesregierungen haben viele ihrer Wünsche durchgesetzt. Abgeordnete brachten Ortsumfahrungen aus „ihrem“ Wahlkreis im BVWP unter. Der damalige Kanzler Gerhard Schröder setzte die „Kanzlerautobahn“ fest und die Grünen konnten zumindest Prüfaufträge und Bedingungen für einzelne Projekte verankern.

Foto: Luftaufnahme der Baustelle Dreieck Nuthetal, aufgenommen von Rüdiger Herzog



Dem BVWP fehlt eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung, wie sie eine Strategische Umweltprüfung erfordert hätte. Die Kohlendioxidbilanz des Verkehrs wird in den einzelnen Projektplanungen wie auch in der Bundesverkehrswegeplanung noch völlig ignoriert, obwohl gerade der Verkehr das Sorgenkind des Klimaschutzes ist. Die volkswirtschaftlichen Aussagen im Rahmen des BVWP muss man kritisch betrachten. Einerseits sind die Grundlagendaten



zu den Verkehrsbelegungen nicht zugänglich, so dass die Nutzen-Kosten-Rechnung einer Black Box gleicht. Andererseits sind methodische Fehler bekannt. Beispielsweise ist der induzierte Verkehr auf der Kostenseite nicht ausreichend berücksichtigt. Darüber hinaus wird der so genannte besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag, auch als „Ökosternchen“ bezeichnet, für Vorhaben in besonders sensiblen Naturräumen nur formal abgearbeitet und hat nur geringe Relevanz für die weitere Projektplanung.

Der BVWP ist völlig unterfinanziert. Die jährlichen Investitionen sinken sogar leicht. Für Neu- und Ausbau im Fernstraßennetz sowie zu dessen Unterhaltung stehen etwa fünf Milliarden Euro jährlich zur Verfügung. Dabei wird allein der Unterhaltungsbedarf auf dreieinhalb Milliarden Euro geschätzt. Nur die Neu- und Ausbauprojekte im Vordringlichen Bedarf des BVWP machen nach einer Kostenschätzung von 2001 rund 47 Milliarden Euro aus; Kostensteigerungen nicht inbegriffen. Für die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stellt sich die Situation noch dramatischer dar.

Eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung auf Bundesebene ist längst überfällig. Spätestens wenn der aktuelle BVWP im Jahr 2015 ausläuft, sollte eine Bundesmobilitätsplanung an seine Stelle treten. Am Anfang der Verkehrswegeplanung muss transparent ermit-

telt werden, welche Mobilitätsbedürfnisse überhaupt existieren. Verkehrsbelegungen und Prognosen dürfen nicht länger Betriebsgeheimnisse sein. Sie müssen in der Öffentlichkeit diskutiert und bewertet werden, nicht in Hinterzimmern von Verkehrsministerien. Transparenz und Bürgerbeteiligung sichert Akzeptanz für Verkehrsprojekte. Das erspart Verzögerungen in späteren Planungsschritten.

Darüber hinaus erhöht sich die Planungsqualität, wenn die Öffentlichkeit frühestmöglich und ernsthaft einbezogen wird. Denn Bürgerinnen und Bürger wie auch Nichtregierungsorganisationen bereichern Planungsprozesse durch außergewöhnliche Spezialkenntnisse und unkonventionelle Anregungen.

Eine besondere Rolle bei der Aufstellung einer Bundesmobilitätsplanung sollte die Diskussion der Umweltbelange spielen. Das rechtliche Instrument dafür existiert bereits – die Strategische Umweltprüfung. Auch hier ist die Öffentlichkeitsbeteiligung eine Selbstverständlichkeit. Teil dieser Prüfung ist zunächst die Fragestellung, welcher Verkehrsträger für welche Bedarfe in Frage kommt. Ist für eine mögliche Bedarfssteigerung auf der Relation zwischen A und B die Straße, Schiene oder Wasserstraße der geeignetste Verkehrsträger?

Diesmal müssen ernsthafte Prioritäten gesetzt werden. Sinnvoll wäre beispielsweise, den wesentlichen Anteil der Mittel für den Erhalt und Neubau von Fernstraßen auf ein Kernnetz zu konzentrieren. Denn der Fernverkehr wird vor allem auf wenigen Autobahnen abgewickelt.

Die meisten der über eintausend Ortsumfahrungen des bisherigen BVWP dagegen würden im Wesentlichen Regionalverkehr tragen. Doch das ist keine originäre Aufgabe des Bundes.

Priorität müssen künftig die „Flaschenhalse“, nicht die Prestigeprojekte, erhalten. Engpässe sind im Schienenverkehr beispielsweise die Knoten, die dringend ausgebaut werden müssen. Nicht länger können wir uns die bisher verfolgte Neu- und Ausbastrategie leisten. Vielmehr muss die bröckelnde Infrastruktur erhalten werden. Und die Umwidmung von Verkehrsachsen, die keine wichtige Fernverkehrsfunktion haben, darf kein Tabu sein.

Selbstverständlich sollte auch die Finanzierbarkeit eines künftigen Mobilitätsplanes sein. Entsprechend „ehrlich“ muss die Projektliste sein. Auch das schafft Planungssicherheit vor Ort und in den Regionen, denn Betroffene, Umweltverbände, Kommunal- und BundespolitikerInnen sowie Gewerbetreibende sollen Gewissheit haben, ob ein Verkehrsprojekt überhaupt gebaut werden kann. Wir müssen also weg von den unrealistischen „Wünsch-dir-was-Listen“ der bisherigen Bundesverkehrswegepläne. Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) gelten für das Verkehrsministerium als zukunftssträchtiges Instrument, um Autobahnen aus-

zubauen oder Tunnel zu sanieren. Tatsächlich können mit ÖPP zusätzliche Verkehrsprojekte in einer Legislaturperiode angepackt werden; allerdings mit höheren Kosten für die öffentliche Hand und unter Belastung künftiger Bundeshaushalte.

Die Bundesregierung bekennt sich tatsächlich zu mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung in der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes. Inwieweit dies Lippenbekenntnisse sind, wird sich zeigen. Zweifel an der Ernsthaftigkeit sind durchaus berechtigt, wenn man die Sonntagsreden zur Öffentlichkeitsbeteiligung mit den Initiativen der Bundesregierung abgleicht: Das Planungsvereinheitlichungsgesetz von Innenminister Friedrich zementiert nur den unzulänglichen Status quo, beispielsweise die Möglichkeit auf einen Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren zu verzichten. Das Handbuch Bürgerbeteiligung von Verkehrsminister Ramsauer ist ein Sammelsurium von Möglichkeiten, wie kritische Großprojekte den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern schmackhaft gemacht werden sollen (siehe

auch Alligator Seite 15). Und die Novellierung des Umweltrechtsbehelfsgesetz durch Umweltminister Altmaier ist in Sachen Bürger- und Verbandsbeteiligung eine Rolle rückwärts.

Eins ist jetzt schon klar. Die „Wünsch-dir-was-Mentalität“ wird durch die Bundesregierung gefüttert. Sie forderte die Bundesländer auf, Wunschlisten ihrer Lieblingsstraßenprojekte zu erstellen. Noch bevor Verkehrsszenarien erstellt und Ziele für eine nachhaltige Mobilität formuliert wurden, sollen die Länder ihre Wünsche bis zum Sommer 2013 äußern. Damit liegen kurz vor der Wahl bereits endlose Listen vor, die politisch schwer von der künftigen Bundesregierung wieder abzuräumen sind. Offenbar will Verkehrsminister Ramsauer noch kurz vor der Wahl politisches Kapitel aus diesen Meldungen schlagen. Höchste Zeit, sich als BürgerInnen, Verbände und Fraktionen in die Bundesverkehrswegeplanung einzumischen.

// Dr. Anton Hofreiter
und Rüdiger Herzog

Dr. Anton Hofreiter ist Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag und Fraktionsmitglied bei Bündnis 90/Die Grünen. Rüdiger Herzog ist Vorsitzender der NaturFreunde Brandenburg und Hofreiters Büroleiter.

Europäische Mobilitätswoche 2012

Eindrücke vom Park(ing) Day, den Bike Shorts und der Fahrrad-Demo

„Bewegt euch in die richtige Richtung“ – lautete das Motto der diesjährigen Europäischen Mobilitätswoche vom 16. bis 22. September, an der offiziell über 2.000 Städte in ganz Europa teilnahmen. Die Stadt Leipzig leider nicht. Dennoch stellte der Leipziger Umweltverein Ökolöwe gemeinsam mit vielen Partnern innerhalb der Aktionswoche allerlei Veranstaltungen auf die Beine.

Den Auftakt bildete der Kurzfilmabend „Bike Shorts“, bei dem Ökolöwe und rad3 ein Kurzfilmprogramm rund ums Thema Fahrradkultur in all seinen Facetten zeigten.

Weiter ging es am 21. September mit dem Park(ing) Day. An 15 Orten in Leipzig wurden für einen Tag Parkplätze in vielfältig gestaltete Parks verwandelt; Freiräume geschaffen, wo

sonst Fahrzeuge stehen. Im Park des Ökolöwen konnten die Passanten auf dem Rollrasen ein Plätzchen im Grünen einnehmen, gemeinsam Tischtennis spielen oder im Radboxenstopp ihren Drahtesel flott machen.

Höhepunkt der Woche war die gemeinsame Fahrrad-Demo mit dem ADFC, an der fast 300 Radlerinnen und Radler teilnahmen. Das Motto hieß "10 Euro für den Radverkehr". Die Forderung: Zehn Euro sollen in Leipzig pro Jahr und Bürger für den Radverkehr bereitgestellt werden – von Kommune, Land



Foto: Fahrrademonstration, aufgenommen vom Ökolöwen

und Bund. Am Ziel angekommen wurde zünftig gefeiert, mit guter Musik, leckerem Essen & Trinken, eingebettet in ein "grünes Partykonzept", bei dem der Strom auf Rädern selbst erzeugt werden musste.

// Matthias Uhlig