



Aktuelle Verkehrs- und Umweltnachrichten



Dr. Toni Hofreiter MdB

BAHNPRIVATISIERUNG

Noch ist alles offen!

Der Börsengang der Deutschen Bahn AG ist noch nicht in trockenen Tüchern. Am 21. September 2007 wurde der Gesetzentwurf dazu im Bundestag selbst von Vertretern der Koalition zerpfückt. Erstmals haben sich auch die Bundesländer durch Vorlage eines Gutachtens öffentlich in die Diskussion eingemischt. Die Gutachter bestätigen die schlimmsten Befürchtungen der Länder: Der Gesetzentwurf ist offenbar verfassungswidrig, verteuert regionale Schienenverkehre, zementiert Privilegien für die Deutsche Bahn AG, verhindert bessere Mobilitätsangebote durch neue Eisenbahnunternehmen und ist obendrein ein Minusgeschäft für den Bundeshaushalt. Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) hat in einem Papier zehn Fragen und Antworten zum Bahnbörsengang zusammengestellt. Die Länder und die BAG-SPNV sehen nahezu dieselben Probleme auf den Bahnverkehr zukommen, wie die Grünen. Durch diese Kritik wird auch die grüne Position, alles was mit Infrastruktur bei der Deutschen Bahn AG zusammenhängt zu hundert Prozent beim Bund zu belassen und allenfalls den Rest an die Börse zu bringen, gestärkt. Jetzt rechnet selbst das Ministerium von Tiefensee erst 2008 mit einem Beschluss des Bundestages.



Weitere Kritik werden die Pläne des Verkehrsministeriums für die Vorschläge einer der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG hervorrufen. Die LuFV soll im Rahmen der Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG wesentliche Regelungen zur Infrastrukturqualität und die dafür vom Bund bereitzustellenden Mittel enthalten. Da eigentlich niemand außer vielleicht der Deutschen Bahn AG weiß, in welchem Zustand das Gleisnetz der Deutschen Bahn AG ist, wird das kein einfaches Unterfangen. Der eigens zur Klärung des Netzzustandes eingesetzte Unterausschuss brachte bisher auch kein Licht ins Dunkel. Die LuFV soll nur anhand von abstrakten Parametern die Schienenqualität in den Fern- und Regionalnetzen regeln. Der Deutschen Bahn AG wird unterstellt, dass sie das Verfahren nutzen wird, um weiterhin über den Zustand des Netzes keine konkreten Aussagen machen zu müssen, um die Qualität des Netzes schönzureden und um Netzteile stillzulegen.

TEMPOLIMIT

Auf deutschen Autobahnen darf weiter gerast werden

Wer innerhalb Deutschlands Auto fährt, darf auch in Zukunft rasen. Das bleibt einzigartig in der Welt. Die Regierungsfractionen und die FDP haben dafür gesorgt, indem sie unseren Antrag für ein moderates Tempolimit von 120 km/h auf deutschen Autobahnen abgelehnt haben. Ein Tempolimit würde den deutschen Sonderweg endlich beenden und einen Beitrag zur Harmonisierung der EU-Geschwindigkeiten liefern. Für Deutschland als Transitland ist das besonders wichtig.

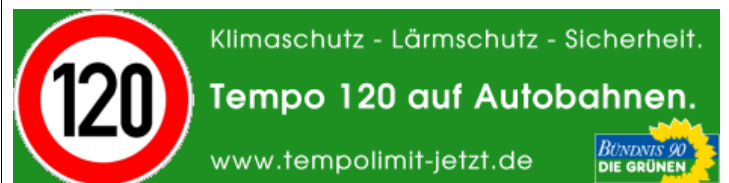
Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h führt zu einem Rückgang der von PKW auf Autobahnen verursachten CO₂-Emissionen um 9 %. Dadurch ließen sich als kostenlose Sofortmaßnahme bis 2020 die CO₂-Emissionen um 40 Mill. t CO₂ reduzieren. Das entspricht der Emission aller Busse bzw. eines Steinkohlekraftwerkes. Für die übrigen Schadstoffe wurden für die Autobahn Reduktionen von 9 bis 28 Prozent ermittelt.

Deutsche Autobahnen gelten als sicher. Das gilt jedoch nur in Relation zu Straßen mit Gegenverkehr. Dieser Vergleich blendet die Tatsache aus, dass es auf Autobahnen weder Gegenverkehr noch Fußgänger oder Radfahrer gibt. 12,4 % der Verkehrstopfer sterben auf Autobahnen. Behauptungen, auf deutschen Autobahnen würde doch schon heute durchschnittlich nicht schneller als 120 km/h gefahren, blenden die Gefahren aus, die durch Spitzengeschwindigkeiten von 180 km/h und mehr entstehen.

Geschwindigkeitsregelungen durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen sorgen für eine Reduktion der Unfälle mit Personenschäden um durchschnittlich 20 bis 30 %. Ähnliche Erfahrungen wurden auf deutschen Autobahn-Teststrecken mit Tempo 130 gemacht.

Die Leistungsfähigkeit einer Straße wird nicht durch die maximal zulässige Geschwindigkeit, sondern durch die Anzahl der Fahrspuren bestimmt. Fahren die Fahrzeuge langsamer, kann der Sicherheitsabstand reduziert werden, wodurch die Kapazität steigt. Ein allgemeines Tempolimit harmonisiert den Verkehrsfluss und reduziert spontane Staubildungen. Wenn alle mit geringerer Höchstgeschwindigkeit fahren, können also alle schneller ankommen. Die Lärmmissionen würden ebenfalls abnehmen.

Ein Tempolimit ist ein Signal an die Autoindustrie für den Bau sparsamerer Autos, nicht zuletzt würde das die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Autoindustrie im globalen Markt verbessern.

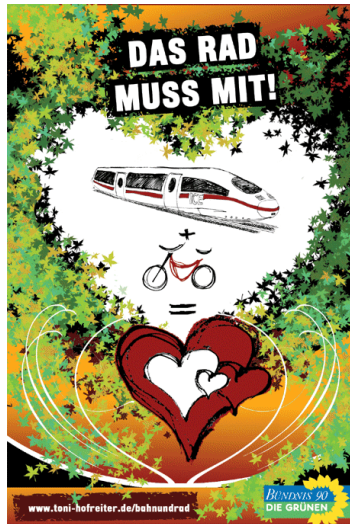


Fahrradverkehr

Das Bundeskabinett hat am 5. September 2007 dem vom Bundesverkehrsminister vorgelegten Zweiten Fahrradbericht zugestimmt. Der Bericht wurde in der Vergangenheit wiederholt angekündigt, aber immer wieder verschoben. In seiner Presseerklärung schreibt Minister Tiefensee zwar, dass die Bundesregierung die Förderung des Radverkehrs auch in Zukunft weiter voranbringen wird, die Antwort der Bundesregierung auf unsere Große Anfrage zur Zwischenbilanz des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012 (Bundestags-Drucksache 16/3548) spricht aber eine andere Sprache:

- die personelle Ausstattung im Ministerium mit zwei Planstellen und einer befristeten Stelle für den Fahrradverkehr ist schlechter als für den Transrapid;
- es gibt keinen Fahrradbeauftragten der Bundesregierung;
- der Bund setzt sich keine quantitativ messbaren und damit nachprüfbar Ziele zur Förderung des Radverkehrs, obwohl dem Radverkehr ein hohes CO₂-Einsparungspotenzial bescheinigt wird;
- ein Schwerpunkt der EU-Ratspräsidentschaft sollte die bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sein; bisher gab es nur regelmäßige Gespräche mit der DB, der von Tiefensee groß angekündigte Pilotversuch zur Fahrradmitnahme im ICE ist wohl vorerst gescheitert;
- konkrete gesetzliche Regelungen für die regionale Radverkehrsnetzplanung bestehen nur in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen;
- Ansprechpartner für den touristischen Radverkehr gibt es nur in drei Bundesländern;
- es fehlt eine Koordinierungsstelle für den Ausbau des Deutschen Radverkehrsnetzes, der Stand der Wegweisung für dieses Netz ist von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich, Detailkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor, der Finanzierungsanteil des Bundes ist noch ungewiss;
- Standards für Radfernwege haben nur Empfehlungscharakter, erst drei Länder haben sie eingeführt;
- für die Vereinheitlichung der Preis- und Tarifsysteme insbesondere bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV sind die Länder verantwortlich;
- die Erweiterung der durchgängigen elektronischen Fahrplan-Information hat in den nächsten Jahren keine Priorität;

Näheres und die kostenlose Aktionspostkarte „Das Rad muss mit“ zum Auslegen an Info-Tischen sind in meinen Büros erhältlich.



Selbstständigkeit ist besser als „Mama-Taxi“

Dass sich Eltern um die Sicherheit ihrer Kinder sorgen, ist gut und richtig. Doch manchmal wird die Fürsorge übertrieben: Viele Eltern wollen ihre Kinder sicher in die Schule bringen und fahren sie daher mit dem Auto, dem sog. „Mama-Taxi“. Gerade das birgt aber etliche Gefahren, nicht nur dadurch, dass manche Kinder auf den kurzen Strecken zur Schule oft nicht ausreichend gesichert werden, sondern vor allem durch die meist unübersichtliche Park-

situation vor den Schulgebäuden. Diese Behutsamkeit nimmt den Kindern zudem die Möglichkeit, Erfahrungen zu sammeln, wodurch sie in tatsächlichen Gefahrensituationen unsicher sind.

Nicht nur Eltern können ihre Kinder schützen, indem sie den Weg mit den Kindern üben und gefährliche Stellen mit ihnen besprechen. Besonders wichtig wäre die Einführung von Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften: Wenn ein Kind 15 Meter vor einem herannahenden Auto auf die Straße läuft, kann der Autofahrer bei Tempo 30 noch stoppen. Fährt er allerdings 50 Stundenkilometer, dann könnte das Kind schwer verletzt oder gar getötet werden.

Eine nachahmenswerte Möglichkeit Kinder gut und sicher zur Schule zu bringen, sind die „Busse mit Füßen“, wo an verschiedenen „Busstationen“ die Kinder auf ihren „Bus“ warten, um dann gemeinsam mit einer Betreuungsperson sicher zu Schule zu gehen.

Straßenbau außer Rand und Band

Was ist mit der bayerischen Straßenbauverwaltung los? Die Lust an gigantischen Verkehrsbauwerken scheint jedes Maß zu sprengen und ökologische Belange unter den Teppich zu kehren. Noch immer setzt die Verkehrspolitik primär auf Straßenbau, arbeitet mit veralteten Verkehrsprognosen und schert sich wenig um nachhaltige Mobilität.

Bayern kann sich rühmen, den größten Kreisverkehr Deutschlands zu besitzen. Der Kreisel bei Landsberg, der die A96, die B17 und eine Staatsstraße verbindet, bildet eine über einen Kilometer lange Ringstrecke. Das Bauwerk hat einen Durchmesser von 330 Metern und verbraucht fast sieben Hektar Fläche.

Die Brücke von Achldorf bei Vilsbiburg im Zuge der B388 ist ein Paradebeispiel für Planungsfehler und Geldverschwendung. Ein riesiges Brückenbauwerk wurde für 2,3 Mio. Euro in die Landschaft gegossen, wo in Anbetracht der Verkehrsleitung ein Kreisel besser gewesen wäre und nur ein Sechstel gekostet hätte. Die Auf- und Abfahrten sind dermaßen verwirrend, dass oft auf der Brücke verkehrsgefährdend gewendet wird.

Das Grundübel im Straßenbau liegt in der Ausrichtung und Organisation der Bundesverkehrswegeplanung, die immer noch auf Ausbau gepolt ist. Außerdem gibt es keine Prioritätensetzung nach verkehrsplanerischen Kriterien, sondern politische Willkür: das Bundesverkehrsministerium hat kürzlich in einer Kleinen Anfrage geantwortet, dass Bund und Länder sich stets darauf einigen können, Projekte, die nicht im Investitionsrahmenplan bis 2010 stehen, in die aktuellen Straßenbaupläne aufzunehmen. Was sind dann die längerfristigen Pläne wert?

Die Verkehrspolitik muss dringend von Ausbau auf Erhaltung der Straßeninfrastruktur sowie auf verhältnismäßige und sachgerechte Planung umgestellt werden. Wir setzen uns für die Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung und die Reform der Straßenbauverwaltung ein.

In unserer neu erschienenen Broschüre „Wirtschaftsinvestition Straße“ wird mit der falschen Meinung aufgeräumt, Straßenbau sei gut für die Wirtschaft und bringe Arbeitsplätze in die Region. Die Broschüre kann in meinen Büros kostenlos bestellt, und unter www.toni-hofreiter.de -> „Material“ heruntergeladen werden.



Sommertouren durch Bayern

Um in Berlin fachkundig entscheiden zu können, ist es wichtig, die Situation vor Ort genau zu kennen. Deshalb habe ich in diesem Sommer wieder zwei Touren durch Bayern unternommen, um eine Vielzahl von Projekten und Probleme kennen zu lernen. Dabei stehen Betriebsbesichtigungen auf dem Programm, Podiumsdiskussionen, Filme, Tagungen oder einfach nur Veranstaltungen mit diversen Kreis- und Ortsverbänden.

Im Sommer war ich in Südbayern unterwegs. Diese Tour führte von Landshut über Passau und Waldkirchen nach Neusäß, Trostberg und Mühldorf sowie Garmisch-Partenkirchen und Murnau. Die Sommer-Tour endete schließlich wieder in Niederbayern, in Eggenfelden. Programmpunkte waren Diskussionen mit Schulklassen, viele Gespräche und Vorträge vor Ort und immer wieder Verkehrsbauten - in Form von Plänen, die hoffentlich noch zu stoppen, oder bereits in Beton und Asphalt gegossen sind.

Die diesjährige Herbst-Tour führte von Nürnberg über Neumarkt und Kitzingen, über Coburg und das Nürnberger Land, über Schweinfurt und Miltenberg bis nach Marktredwitz, von Pappenheim bis Cham quer durch den bayerischen Norden. Dabei spielten Verkehrsprojekte zwar die Hauptrolle, aber es ging auch um Gentechnik, um ökologische Bildung, die Globalisierung und die Auswirkungen des Tourismus in Bayern.

Die Dokumentation der beiden Touren findet ihr übrigens unter www.toni-hofreiter.de -> Mobilität -> Sommertour

Übrigens: auch für nächstes Jahr sind wieder Bayern-Touren geplant. Interessierte Kreis- und Ortsverbände bitte ich, mit meinen jeweiligen Regionalbüros Kontakt aufzunehmen.

Vision Zero – Null Verkehrstote auf deutschen Straßen durch mehr Verkehrssicherheit – der Wettbewerb

Auf deutschen Straßen ereignen sich jährlich 2,25 Mio. polizeilich erfasste Unfälle. Immer noch stirbt statistisch gesehen alle 90 Minuten ein Mensch im deutschen Straßenverkehr.

Bündnis 90/Die Grünen wollen eine Senkung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um mindestens 70%. Langfristig muss gelten, jeden einzelnen Toten im Straßenverkehr zu vermeiden.

Wir fordern daher ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen, sowie eine Absenkung des Tempolimits auf Landstraßen auf 80 km/h und in geschlossenen Ortschaften eine Regelschwindigkeit von 30 km/h. Auf Hauptstraßen kann Tempo 50 ausgewiesen werden. Um dem Ziel der Verkehrssicherheit praktisch näher zu kommen und um an „best practices“ zu lernen, habe ich einen Wettbewerb ausgeschrieben.

Zu dem Wettbewerb gingen eine Reihe sehr interessanter Beiträge ein. DANKE, an alle, die sich beteiligt haben!!!

Bei vielen Einreichungen ging es um die Einführung von Tempo-30 Zonen oder um Spielstraßen, zum Teil in Kombination mit sehr kreativen Ideen.

Die Passauer Grünen zum Beispiel haben schon vor zwei Jahren zum Thema Verkehrssicherheit auf einem Zebrastreifen sehr pressewirksam das Cover der Abbey Road von den Beatles nachgestellt. Eine nachahmenswerte Aktion!

Auch für eigene Aktionen gut, ist die Idee der Münchner Grünen Wanderbäume als optische Bremsen aufzustellen.

Eine gelungene Aktion war, gerade zu Schuljahresbeginn, der „Bus mit Füßen“, wo Kinder gemeinsam mit einer Begleitperson den Schulweg gehen und lernen.

Die Preisverleihungen fanden bzw. finden im Laufe des Oktobers jeweils vor Ort statt.

TRANSRAPID

Edmund Stoiber konnte nicht aus dem Amt scheiden, ohne noch in Jubelgeschrei bei der Transrapid-Finanzierung zu verfallen. Die 1,85 Milliarden Euro seien beisammen, man könne bauen, verkündete er in seinen letzten Amtstagen als Ministerpräsident. Inzwischen äußert sich sein Nachfolger Beckstein deutlich vorsichtiger. Wenn die Kosten über die 1,85 Milliarden hinauswachsen, dann wäre das Projekt gestorben, so Beckstein. Eine deutliche Kostensteigerung gilt als sicher. Unterdessen bereiten wir Grüne zusammen mit unseren Bündnispartnern die nächsten Schritte vor. Am 3. November wird eine Großdemo in München organisiert. Danach ist das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens abzuwarten. Die Stadt München bereitet ein Ratsbegehren vor, auf Landesebene befindet sich ein Volksbegehren in Planung. Es bleibt spannend



GROSSDEMO
gegen den Transrapid
in München
Samstag, den 3.11.07
Start: Karlsplatz (Stachus) 11.00 Uhr
Ziel: Marienplatz mit Schlußkundgebungen bis ca.13 Uhr

**LAUT!
TEUER!
UNSINNIG!**

Der Transrapid nutzt nur wenigen.
Bayern braucht keinen Luxusflitzer sondern:

- bessere öffentliche Verkehrsmittel
- Abbau der Kinderarmut
- soziale Einrichtungen für jung und alt
- bessere Bildungschancen

U.V.G. V.L.S.d.P. Monika Barzen, Berberitzenstr.75 b München

GENTECHNIK

Seehofer höhlt Gentechnik-Gesetz aus

Das Kabinett hat im August die Novelle des Gentechnikgesetzes beschlossen. Die größte Gefahr dieser Novelle liegt darin, dass seine Auswirkungen dramatisch unterschätzt werden.

Bewährte Vorschriften wie die zur Haftung und zum Standortregister verlieren völlig ihre Schutzwirkung, weil umfangreiche Ausnahmeregelungen geschaffen werden sollen.

Die vorgesehenen Sicherheitsabstände sind völlig unzureichend.

Die Imker erhalten weder einen ausreichenden Schutz noch ausreichende Informationen. Regelungen zum Mindestabstand zu Naturschutzgebieten und umweltbezogene Schutzmaßnahmen fehlen völlig. Das Gentechnikgesetz wird zur schleichenden Verunreinigung von Landwirtschaft und Natur mit gentechnisch veränderten Organismen führen.

Gleichwohl will die überwiegende Mehrheit der Deutschen keine gentechnisch veränderten Lebensmittel. Die Nachfrage nach Öko-Lebensmitteln boomt. Aber Minister Seehofer will der Forschungsförderung im Ökolandbau den Geldhahn zudrehen.

Die Ausbreitung der Gentechnik in der Landwirtschaft gefährdet mehr Arbeitsplätze, als sie jemals schaffen kann. Allein im Ökolandbau stehen 150.000 Arbeitsplätze auf dem Spiel. Und auch die konventionelle Landwirtschaft verliert, wenn sie die Gentechnikfreiheit ihrer Produkte nicht mehr garantieren kann.

Die Landes- und Bundesbehörden schieben sich gegenseitig die Verantwortung bei der Gefahrenabwehr zu, wie zum Beispiel beim Schutz der Honigbienen. Es besteht die Gefahr, dass der Anbau von Gen-Saaten zum rechtsfreien Raum wird.

DONAU

Die Donau muss frei fließen

Der Ausbau der Donau mit Staustufen würde eine der letzten naturnahen Flusslandschaften Deutschlands zerstören. Unzählige geschützte Tier- und Pflanzenarten gibt es zum Teil nur noch hier. Die unverbaute Donau sorgt für einen gesunden Grundwasserhaushalt und bildet eine bedeutende Grundlage für den regionalen Wirtschaftsfaktor Tourismus.

Der Ausbau der Donau nützt nur der schon jetzt hoch subventionierten Flussschifffahrt. Was hier transportiert wird, sind Massengüter. Damit tritt die Schifffahrt in Konkurrenz zur Schiene. Den LKW-Verkehr entlastet sie nicht. Denn für Containerschiffe sind die Brücken über den Rhein-Main-Donau-Kanal zu niedrig.

Die Bundesrepublik Deutschland hat eines der modernsten und leistungsfähigsten Wasserstraßennetze in ganz Europa. Seit über 40 Jahren werden rund 600 Millionen Euro jährlich in den Bau und den Unterhalt von Binnenwasserstraßen investiert. Trotz eines starken Wachstums des Güterverkehrs insgesamt ist der Transport auf dem Wasser seit 1970 auf gleichem Niveau geblieben.

Eine Bilanz des Energieverbrauchs der Verkehrsträger durch das Umweltbundesamt 2005 widerlegt auch die Behauptung, dass das Binnenschiff der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist. Vor allem beim Schadstoffausstoß schneidet das Binnenschiff schlecht ab. Aber auch im Energieverbrauch und Kohlendioxid-Ausstoß schlägt die Bahn klar das Schiff.

Die Binnenschifffahrt ist nur dann ökonomisch, ökologisch und sozial, wenn sich die Schiffe den Flüssen anpassen. Umgekehrt ist es - das zeigen die Erfahrungen der letzten Jahrzehnte - ein ökonomisches, ökologisches und soziales Desaster.

NEWSLETTER

Regelmäßige Informationen aus dem Büro Toni Hofreiter gibt es über zwei kostenlose E-Mail-Newsletter.

1. Zum einen der verkehrspolitische Newsletter aus Berlin, der aktuelle verkehrspolitische, fachspezifische Informationen aus dem Bundestag verbreitet.
2. Zum anderen einen Bayern-Newsletter "Mach Mit: Bayern wird Grün!" mit praktischen Aktionsvorschlägen und Ideen für die alltägliche Arbeit in Orts- und Kreisverbänden.

Adresse für die Anmeldung: www.toni-hofreiter.de -> Newsletter

KONTAKT / IMPRESSUM

Bundestagsbüro Berlin

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Tel.: 030 / 227 - 7 45 15, Fax: 030 / 227 - 7 66 45

anton.hofreiter@bundestag.de www.toni-hofreiter.de

Regionalbüro München

Sendlinger Straße 47, 80331 München

Tel: 089 / 46 13 65 84, Fax: 089 / 46 13 65 85

anton.hofreiter@wk.bundestag.de

Regionalbüro Nürnberg

Bettelheimstr. 18, 90471 Nürnberg, Tel: 0163 / 971 93 13

Regionalbüro Landshut

Rosenweg 12, 84036 Kumhausen, Tel.: 0871 / 46 47 89

DAS TONI-TEAM



v.l.n.r: Markus, Uwe, Volker, Rosi, Toni, Steffi, Udo

Udo Werner, Büroleiter

Dipl.-Ing. Raumplanung

Schwerpunkte: Umwelt- und Raumordnungspolitik

Tel.: 030 / 227 - 7 45 15

anton.hofreiter@bundestag.de

Uwe Scheuhing

Dipl.-Ing. Bauingenieur

Schwerpunkte: Mobilitäts- und Infrastrukturpolitik

Tel.: 030 / 227 - 7 45 16

anton.hofreiter.ma02@bundestag.de

Rosi Steinberger

Umweltingenieurin

Schwerpunkte: Umwelt- und Verkehrspolitik in Niederbayern und der Oberpfalz; Gentechnik und Landwirtschaft

Tel.: 0871 / 46 47 89 - steinberger@toni-hofreiter.de

Steffi Leisenheimer

Diplom-Kauffrau, Museumspädagogin

Schwerpunkte: Umwelt- und Verkehrspolitik in Franken

Tel: 0163 / 971 93 13 - leisenheimer@toni-hofreiter.de

Dr. Volker Leib

Politikwissenschaftler

Schwerpunkte: Flugverkehr, Eisenbahn, Autobahnen

Tel.: 089 / 46 13 65 84 - anton.hofreiter@wk.bundestag.de

Markus Büchler

Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt

Schwerpunkte: Naturschutz, Transrapid, Flughafen MUC

Tel.: 089 / 31 59 72 15 - buechler@toni-hofreiter.de

V.i.S.d.P.: Dr. Toni Hofreiter MdB, Platz der Republik 1, 11011 Berlin