



Aktuelle Verkehrs- und Umweltnachrichten



Dr. Toni Hofreiter, MdB

BAHNPRIVATISIERUNG

Welche Bahn wollen wir?

Die Debatte um die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG (Bahn-Börsengang), wird hitzig geführt. Bei der derzeitigen Diskussion geht es allerdings nur noch um die Art und Weise des Börsengangs. Die grundsätzliche Entscheidung dafür ist bereits zu einem früheren Zeitpunkt gefallen.

Es gibt zwei gegensätzliche Konzepte: Entweder wird die gesamte Bahn samt Schienennetz an die Börse gebracht („integrierter Börsengang“) oder das Netz bleibt staatlich, nur der Betrieb wird privatisiert („Trennung von Netz und Transport“). Die Grünen, viele Verbände wie VCD, Pro Bahn, Bundesverband Verbraucherzentrale e.V. sowie alle Wirtschaftsspitzenverbände und die meisten Fachleute fordern die Trennung von Netz und Transport.

Warum Netz und Transport trennen?

Das Schienennetz gehört in die öffentliche Hand. Ein Börsengang mit Netz, wie ihn die DB AG und die Gewerkschaft Transnet fordern, würde auch das Schienennetz und andere Infrastrukturen zu 49 Prozent an private Investoren verkaufen. Da Investoren nicht dem Gemeinwohl, sondern dem Erzielen von Renditen verpflichtet sind, würden sie ggf. darauf dringen, unrentable Strecken und Bahnhöfe stillzulegen. Bis zu 6.000 Kilometern Bahnstrecke, so schätzen Experten, gerade im ländlichen Raum, droht dann das Aus. Es gibt selbst ernstzunehmende Befürchtungen, dass viele defizitären Fernstrecken bedroht sind. Echter Wettbewerb zum Vorteil des Kunden könnte bei dieser Variante – so wie im Moment auch – kaum stattfinden. Von einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene würden wir uns noch weiter entfernen.

Wie soll die Trennung aussehen?

Wir Grüne wollen alle Infrastrukturen, die für den Bahnbetrieb notwendig sind, in einer Deutschen Schieneninfrastrukturgesellschaft bündeln, die unternehmerisch geführt wird und aus der heutigen DB AG hervorgeht. Diese Gesellschaft bleibt zu 100 Prozent in Bundesbesitz. Sie soll neben dem Schienennetz und der Trassenvergabe auch Bahnhöfe und Stationen, Energie, Fahrgastinformationen und Fahrkartenvertrieb übernehmen. Parallel zur Einrichtung dieser Gesellschaft sollen regionale Netze ohne Fernverkehrsbedeutung für den Personen- und Güterverkehr mit einem finanziellen Ausgleich an die Länder übertragen werden können.

Was bringt die Trennung von Netz und Betrieb?

Bislang ist es der DB AG nicht gelungen, in Sachen Kundenservice, Pünktlichkeit und Preisgestaltung nennenswerte Fortschritte zu erzielen. Sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr geraten gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr immer weiter ins Abseits. Es besteht dringender Handlungsbedarf, um eine Verkehrswende zu erreichen.

Die Trennung von Netz und Betrieb soll echten Wettbewerb auf der Schiene ermöglichen. Alle Bahngesellschaften sollen die Schieneninfrastruktur gleichberechtigt nutzen können, ohne dass die DB AG einen strukturellen Vorteil hat. Erfahrungen im Ausland, aber auch in Deutschland, belegen die Chancen dieser Lösung. Der Wettbewerb wird die Attraktivität des Schienenverkehrs steigern, dessen Anteil am Verkehrsaufkommen erhöhen und somit Arbeitsplätze schaffen.

Werden Arbeitnehmer bei der Privatisierung entlassen?

Nach unseren Vorstellungen der Trennung von Netz und Transport würde rund die Hälfte der heute im Schienenverkehr bei der DB AG Beschäftigten in der bundeseigenen Schieneninfrastrukturgesellschaft arbeiten. Für sie würde sich also nicht sehr viel ändern. Die Trennung von Netz und Betrieb bietet alternativlos die Chance, dass der Schienenverkehr mit vielen Unternehmen wieder Marktanteile von der Straße hinzugewinnt. Damit entstehen auch neue Arbeitsplätze, sowohl bei den Bahnen direkt, aber auch z. B. bei Bahnindustrie und -dienstleistern.

Bahnchef Mehdorns Interesse ist die Bewahrung des Status Quo ohne Wettbewerb. Die Gewerkschaft Transnet hat sich – übrigens ganz anders als die Gewerkschaft der Lokführer – für einen vom Arbeitgeber bestellten, politischen Streik instrumentalisiert lassen. Wir Grüne nehmen die Sorge der Bahnbeschäftigten vor anstehenden Veränderungen sehr ernst und setzen uns ein für beschäftigungssichernde Vertragsmodalitäten. Wir setzen die Priorität nicht auf die Partikularinteressen von Mehdorn und Transnet, sondern auf die Schaffung möglichst vieler Arbeitsplätze im Gesamtsystem, welches aus vielen Wettbewerbern besteht.



Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen überfällig

Eigentlich hätte der Fünfjahresplan längst aufgestellt sein müssen. Auf wiederholte Nachfragen, haben wir von der Bundesregierung aber nur Vertröstungen erhalten. Für den Zeitplan der Fortführung vieler Straßenbauprojekte ist der Fünfjahresplan von entscheidender Bedeutung, da mit dem Plan v. a. auch erkennbar wird, welche Straßen in nächster Zeit wohl **nicht** gebaut werden. Der Bundesverkehrswegeplan wurde Mitte 2003, das Fünfte Fernstraßenausbaugesetz Mitte 2004 beschlossen. Wir dürfen gespannt bleiben, wie es weitergeht.

Superbrummis mit 60 Tonnen in Deutschland?

Derzeit laufen in Deutschland „Feldversuche“ mit so genannten „Gigalinern“: LKWs mit einem Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen. Es wird diskutiert, inwieweit diese Fahrzeuge durch den höheren Verschleiß unsere Straßen ruinieren und ob Brückenbauwerke und Kurvenradien kostspielig verändert werden müssen. Ein weiterer Gesichtspunkt wird bislang wenig erörtert: je schwerer die zulässige Tonnage der LKW, desto niedriger ist die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn und desto mehr wird die Straße als „billiger Lagerplatz“ missbraucht. Wir erleben dadurch einen rasanten und gleichzeitig unnötigen Anstieg des LKW-Verkehrs. Wenn wir Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern wollen, ist diese Anhebung der Gewichtsbeschränkung eine Katastrophe für den Schienenverkehr. Jede Tonne mehr schafft mehr Straßenverkehr und schiebt die Bahn aufs Abstellgleis. Aus dieser Warte wäre wenn dann eher über eine Absenkung der Gewichtsbeschränkung auf 28 Tonnen, verbunden mit einer drastischen Anhebung der LKW-Maut, nachzudenken. Das wäre sicher der bessere Weg, um Mensch und Umwelt vom Straßenverkehr zu entlasten.

Infrastrukturzustand und Infrastrukturfinanzierung

Bei der Forderung nach verstärktem Infrastrukturausbau wird gerne vergessen, dass seit Jahren zu wenig für den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur getan wird. Straßenreparatur ist weniger prestigeträchtig als rote Bänder bei Neubautrassen zu durchschneiden.

Bei dem allgemein schlechten Zustand der Straßen und vor allem der Brücken, muss jedoch verstärkt darauf gedrängt werden, wichtige Unterhaltsleistungen an Stelle von Neubauten zu fördern.

Planungsbeschleunigungsgesetz = Planungsverschlechterungsgesetz

Die Große Koalition will die Bürgerbeteiligung und die Rechte der Umweltverbände bei Großprojekten einschränken. Betroffen sind vor allem folgende Vorhaben: Ausbau von Flughäfen, Bau von Autobahnen oder die Kanalisierung von Flüssen. Offiziell soll mit diesem Gesetz eine Beschleunigung der Planung erreicht werden. Es lässt sich aber an vielen Beispielen zeigen, dass nicht die Bürgerbeteiligung zu Planungsverzögerung führt, sondern schlampige Planungen und das sture Festhalten der

Behörden an sinnlosen Projekten.

Es geht der „ganz großen“ Koalition aus CDU/CSU/SPD/FDP darum, Großprojekte um jeden Preis durchsetzen zu können und die gerichtliche Überprüfung durch die Verkürzung des Rechtsweges auf eine Instanz beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zur rechtstaatlichen Alibiveranstaltung verkommen zu lassen. Heraus kommt womöglich eine schlechtere und ggf. auch teurere Planung mit nur verringerter Bürgerbeteiligung. Derzeit lässt die Bundesregierung prüfen, ob ihr Vorhaben überhaupt verfassungskonform ist.

A94-Urteil stärkt Naturschutz

Der Europäische Gerichtshof hat den Naturschutz gegenüber Straßenbaumaßnahmen gestärkt. Er stellte klar, dass im Isental der europäische FFH-Schutzstatus (nach der Flora-Fauna-Habitat Richtlinie der EU) schon jetzt gelte, auch wenn das Gebiet noch nicht im offiziellen Natura2000-Netz verzeichnet ist. Eine schwere Schlappe für die Bayerische Staatsregierung. Diese hatte die FFH-Meldung zunächst jahrelang verschleppt und versucht nun ihre eigene Schutzgebietsmeldung zu umgehen. Beckstein hat unverdrossen verkündet, dass sich die Staatsregierung durch das europäische Urteil nicht von ihrem Ziel der Trasse Isental abbringen lasse. Der bayerische Verwaltungsgerichtshof muss nun klären, inwieweit das FFH-Gebiet durch den Autobahnbau beeinträchtigt werden würde. Derweil harren die Verkehrsprobleme der Region ihrer Lösung. Ohne die Betonköpfe in der Staatsregierung könnte die Alternative, nämlich der Ausbau der B 12 längst Wirklichkeit sein. Im Bundestag habe ich eine Anfrage gestellt, welche Konsequenzen die Bundesregierung aus dem wichtigen EuGH-Urteil zieht.

GENTECHNIK / VERBRAUCHERSCHUTZ

Gentechnik: WTO stärkt EU-Staaten den Rücken

Die USA, Kanada und Argentinien hatten gegen die Nichtzulassung gentechnisch veränderter Produkte in der EU vor der WTO Klage erhoben. Das Urteil vom 29.9.06 fiel für die EU nicht so vernichtend aus wie befürchtet. Zulassungsverfahren, Kennzeichnungen und nationale Importverbote bleiben weiterhin möglich. Viele vermutete Gefahren für Mensch und Umwelt seien zwar unwahrscheinlich, aber es gebe auch dokumentierte Schäden, so die Begründung. Ob sich die Kläger mit dem Urteil zufrieden geben, darf bezweifelt werden. Gleichwohl muss festgestellt werden, dass die WTO weder Kompetenz noch Legitimation besitzt, über komplexe ökologische und technologische Vorgänge sowie daraus resultierende Gefahren für Mensch und Umwelt zu urteilen. Sie bemisst lediglich die Einhaltung der Handelsregeln, der sich die Mitgliedsstaaten unterworfen haben. Beispielsweise blieben das internationale Biosafety-Protokoll und andere Umweltschutzabkommen vollkommen unberücksichtigt. Die Gefahr der schleichenden Durchsetzung der Gentechnik wächst unterdessen weiter, wie der Fall des bei Aldi Nord gefundenen Gen-Reises zeigt.

In dreierlei Hinsicht besteht Handlungsbedarf:

- Koexistenz auf dem Acker ist aufgrund der Auskreuzungsproblematik nicht möglich. Deshalb muss die weitere Sortenzulassung von gentechnisch veränderten Organismen (GVO) gestoppt werden. Ein Positionspapier dazu ist unter www.toni-hofreiter.de abrufbar.
- Die Ausbreitung des Anbaus ist zurückzudrängen. Solange keine parlamentarische Mehrheit dafür besteht muss Druck „von unten“ über gentechnikfreie Regionen aufgebaut werden.
- Damit keine GVO-Ware in den Handel gelangt, müssen die Kontrollen verschärft werden. Wir haben dazu Konzepte vorgestellt. Beim Aldi-Reis hat die staatliche Kontrolle versagt, Seehofers Behörden mussten sich durch Greenpeace auf die Sprünge helfen lassen. Im Verbraucherausschuss haben wir Grüne von Seehofer einen Bericht über konkrete Schritte beantragt.

ENERGIEWENDE

Atomausstieg selber machen!



Ich unterstütze den Aufruf der Umweltverbände: „Atomausstieg selber machen!“. Aktueller Hintergrund: mit ihren Anträgen auf Laufzeitverlängerung von Atomkraftwerken wollen die großen Energieversorger den Atomausstieg umgehen. RWE will den Gammelreaktor Biblis A länger als vereinbart am Netz lassen, Vattenfall den Reaktor Brunsbüttel. Der Wechsel zu einem Ökostromanbieter ist die richtige Antwort. Mach mit und wechsle jetzt – es kostet nur fünf Minuten! Motiviere Freunde, Kollegen und Verwandte!

Empfehlenswert sind folgende Anbieter ohne Anspruch auf Vollständigkeit: Naturstrom, Lichtblick, Greenpeace-Energy, Elektrizitätswerke Schönau.

Mehr Info: www.atomausstieg-selber-machen.de.



TRANSRAPID

Wie geht es weiter nach dem schrecklichen Unfall im Emsland?

Nach der Transrapid-Katastrophe im Emsland gab es viele übereilte Reaktionen. Die Toten waren noch nicht geborgen, da wurden schon die ersten Meldungen verbreitet, es habe sich „nur“ um menschliches Versagen gehandelt, die Technik an sich sei sicher. Gleichzeitig titelte die Münchner Regenbogen-Presse „Das Aus für den Münchner Transrapid?“

Sachlich betrachtet steht der schreckliche Unfall, der 23 Menschen das Leben gekostet hat, in keinem direkten Zusammenhang mit den Planungen zum Bau einer Magnetschwebbahn zum Münchner Flughafen.

Schlüsselfrage Finanzierung

Ob der Transrapid gebaut wird oder nicht, ist allein eine Frage der Finanzierung. Bis heute gibt es kein Finanzierungskonzept für das nach veralteten Schätzungen 1,85 Milliarden Euro teure Projekt. Weder die Stadt München noch die Anliegergemeinden wollen die schnelle Verbindung. Sie macht weder verkehrspolitisch noch finanzpolitisch Sinn. Die Bahn (also letztlich der Eigentümer Bund) will zehn Prozent dieses Betrages beisteuern. Bund und Land streiten hinter verschlossenen Türen über die Aufteilung der astronomischen Restsumme. Ein unlängst bekannt gewordenes „Eckpunktepapier“ stellt eine 50-50 Aufteilung in Aussicht. Bayerns Staatsregierung macht jedoch keine Anstalten zu erklären, wo die 830 Millionen Anteil herkommen soll. Der vormalige Wirtschaftsminister Wiesheu wollte einen Teil aus den Nahverkehrsgeldern abziehen und somit alle Benutzer von Bussen und Bahnen in ganz Bayern schwächen.

Die Industrie lehnt nicht nur eine finanzielle Beteiligung ab, ThyssenKrupp droht sogar, die vom Steuerzahler inzwischen mit über 1,4 Milliarden hochsubventionierte Ladenhüter-Technik an China zu verscherbeln. Um den Staat zu erpressen, hat die Firma ein „Ultimatum“ von 18 Monaten gestellt. Bis dahin müsse der Bau einer Magnetschwebbahn in Deutschland beschlossen sein. Wir Grüne haben den unverschämten Erpressungsversuch scharf zurückgewiesen und werden im Zweifelsfall die Subventionen von ThyssenKrupp zurück fordern.

Nächste Planungsschritte

Derzeit wertet die Regierung von Oberbayern die im Planfeststellungsverfahren eingegangenen 23.000 Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Träger öffentlicher Belange aus. Im Zuge dieses Verfahrens steht in Bälde der öffentliche Erörterungstermin an. Möglicherweise im nächsten Sommer könnte die Regierung den Planfeststellungsbeschluss, also die Baugenehmigung erteilen. Dann dürfte eine Reihe von Klagen durch Anwohner oder Verbände hoffentlich mit aufschiebender Wirkung den eventuellen Baubeginn hinauszögern können – bis früher oder später die Vernunft obsiegt.

TERMINE

20.10.2006 in Berlin: Jugendumweltkonferenz der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Wir wollen mit jungen Menschen debattieren, wie der drohende Umwelt-Gau verhindert werden kann, was geht und was nicht, was zu tun ist: von der Politik, von der Wirtschaft, der Wissenschaft, den NGO's und jede/r/m Einzelnen. Gemeinsam wollen wir der Frage nachgehen, was endlich eingeführt und was abgeschafft werden muss, damit wir der Welt eine lebensfähige Zukunft ermöglichen. Mehr Info: www.gruene-bundestag.de -> Service

21.10.06 in Regensburg: Verkehrskongress „Die Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum“

Kürzungen bei den ÖPNV-Zuweisungen des Landes, Zusammenstreichen der Regionalisierungsmittel, Strecken der Investitionszuschüsse,... die Liste der Grausamkeiten nimmt kein Ende.

Was bedeutet das alles für die Aufrechterhaltung des Status quo beim ÖPNV? Wird die für die Verkehrswende dringend notwendige Angebotsverbesserung damit unmöglich gemacht? Wie reagieren andere auf diese Herausforderungen und wie kann trotz knapper Mittel ein gut funktionierender ÖPNV in der Fläche organisiert werden?

Mehr Info: www.toni-hofreiter.de

17.11.2006 Berlin: Wirtschaftspolitischer Kongress „Grüne Marktwirtschaft“ der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Auf dem Kongress „Grüne Marktwirtschaft“ wollen wir analysieren, wo Deutschland nach einem Jahr großer Koalition wirtschaftspolitisch steht. Mit Vertretern aus Wirtschaft, Politik, Zivilgesellschaft, Medien und Wissenschaft wollen wir diskutieren, wie grüne Marktwirtschaft konkret ausgestaltet werden kann. Wie Veränderungsprozesse organisiert werden können, damit in der deutschen Volkswirtschaft neue Arbeitsplätze entstehen, damit sie international wettbewerbsfähig bleibt und ökologisch tragbar wird. Mehr Info: www.gruene-bundestag.de -> Service

18.11.06 in Nürnberg: „Gender Mainstreaming im Städtebau – Wege zur geschlechtergerechten Kommune“

Die Veranstaltung will anhand von Praxisbeispielen zeigen, was Gender Mainstreaming für den Städtebau und die Verkehrsplanung bedeutet.

Mehr Info: www.toni-hofreiter.de

NEWSLETTER

Regelmäßige Informationen aus dem Büro Toni Hofreiter gibt es über einen kostenlosen Email-Newsletter. Der Newsletter wird in der Regel nach dem Ende einer Sitzungsperiode versandt, das ist durchschnittlich einmal im Monat.

Adresse: www.toni-hofreiter.de/newsletter.php

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

DAS TONI-TEAM



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

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

Steffi Leisenheimer

Diplom-Kauffrau, Museumspädagogin

Schwerpunkte: Umwelt- und Verkehrspolitik in Mittelfranken

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