

Stellungnahme des GRÜNE LIGA e.V. zum Entwurf eines Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

die Bundesgeschäftsstelle des GRÜNE LIGA e.V. hat offenbar Ihre E-Mail nicht erhalten, mit der Sie am 21. August um 17:12 Uhr andere Umweltverbände um Stellungnahme zum o.g. Gesetzentwurf gebeten haben. Davon unabhängig ist die Vorgehensweise einer Verbändebeteiligung mit Verschweigensfrist binnen 24 Stunden nicht akzeptabel. In dieser Zeit ist eine abschließende Beurteilung des Gesetzesentwurfes nicht möglich. Die folgende Stellungnahme erhebt aus diesem Grund keinen Anspruch auf Vollständigkeit, wir behalten uns Ergänzungen ausdrücklich vor.

zu § 1 Abs. 3 – Leitbildprozesse in den Bundesländern durch GE überflüssig

Die geplanten oder laufenden Aktivitäten bspw. der Zukunftswerkstatt Lausitz – vgl. https://ausschreibungen-deutschland.de/475365_Leitbildprozess_Lausitz_2018 - und der jeweiligen Schwesterorganisationen in den anderen Bundesländern sind obsolet, wenn nun bereits komplette und umfangreiche Maßnahmekataloge per Gesetz abschließend beschlossen, also „Tatsachen geschaffen“ werden.

zu § 4 Abs. 2 – Erfüllung der Nachhaltigkeitsziele

Der Abschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ enthält zahlreiche Hinweise auf eine Stärkung nachhaltiger Entwicklung im Sinne der SDG (sustainable development goals) – u.a.:

- „öffentliche Investitionen etwa in die soziale, kulturelle und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur“ (S. 10)
- „ein Beitrag zur Umsetzung des Leitbilds der Nachhaltigkeit“ (S. 82)
- „Projekte und Maßnahmen zur Strukturentwicklung sollten sich grundsätzlich an transparenten und möglichst messbaren Kriterien zur Absicherung der Zweckrichtung, Qualität, Strukturwirksamkeit und Nachhaltigkeit ausrichten.“ (S. 85)

Die Kriterien des § 4 werden im Abschlussbericht auf Seite 85 gleichberechtigt nebeneinanderstehend formuliert. Auch die Eckpunkte des BMWI - https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/eckpunkte-strukturwandel.pdf?__blob=publicationFile&v=14 bspw. S. 9 – greifen die SDG und deren zwingende Berücksichtigung ausdrücklich auf. Insofern ist dieser Absatz im Einklang mit der Kommissionsentscheidung und den BMWI-Eckpunkten wie folgt umzuformulieren:

„(2) Die Investitionen nach Absatz 1 sollen insbesondere sind nach den folgenden Kriterien auszuwählen ausgewählt werden:

1. Schaffung und Erhalt von Arbeits- und Ausbildungsplätzen in den Fördergebieten nach § 2,
2. Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur und Verbesserung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts in den Fördergebieten nach § 2 ~~oder~~ und
3. Verwirklichung von Nachhaltigkeitszielen im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Auswahlentscheidungen sind zu dokumentieren und der Öffentlichkeit bekannt zu geben.“

Die Begründung ist entsprechend anzupassen.

Dadurch kommt der Verwirklichung von Nachhaltigkeitszielen die ihr gebührende – und nicht zuletzt auch von der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ zugedachte – Wertigkeit zu. Und nur so ist die Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen – vgl. Begründung GE, VI, 2, S.38 GE - herzustellen.

Nachhaltigkeitsziel ist die Entkoppelung zwischen Verkehrswachstum und Wirtschaftswachstum – m.a.W. wirtschaftliche Entwicklung OHNE weiteres Wachstum des motorisierten Individual- und Straßengüterverkehrs.

zu Kapitel 4 – Straßenbau- und Ausbavorhaben

Im Lichte der zu §4 gemachten Anmerkungen ist eine Verkehrsauswirkungsprüfung dringend erforderlich. Insofern sind insbesondere die Straßenbau- und Ausbavorhaben nicht wie hier vorgesehen umzusetzen, sondern vielmehr vorab kritisch zu prüfen.

Insbesondere das Vorhaben Bundesstraßenverbindung Mitteldeutschland – Lausitz MiLAU wird kritisiert. Es handelt sich dabei hauptsächlich um das alte Vorhaben Autobahn A16. Dieses wurde bereits in mehreren Aufstellungsverfahren für Bundesverkehrswegepläne als verkehrlich nicht nützlich und ökologisch hoch risikohaft bewertet. Das Vorhaben stärkt nicht die Region, sondern führt zur weiteren Induzierung von LKW-Transitverkehr. Derartige Vorhaben sind offenkundig nicht nachhaltig.

Die geplante Ortsumgehung Cottbus würde beispielsweise nur zu einer minimalen Verringerung des innerstädtischen Verkehrs führen, eine Notwendigkeit des Vorhabens lässt sich damit nicht begründen.

Bei allen Straßenbauvorhaben ist anzunehmen, dass mit alten Projektionen bzgl. des zukünftigen Straßenverkehrs gerechnet wird. Die Klimaziele der Bundesregierung im Verkehrssektor werden sich nicht ausschließlich durch alternative Antriebsformen für den Autoverkehr erreichen lassen, sondern bedingen mindestens die Vermeidung eines weiteren Anstiegs beim Autoverkehr. Die Prognosen und Szenarien zur Verkehrsnachfrage in Deutschland nehmen also auf den Straßen zu hohe Verkehrsmengen für die Zukunft an. Das bestehende Straßennetz muss und wird deshalb auch für eine nachhaltige Entwicklung der bisherigen Braunkohleregionen ausreichen. Auch aus Gründen der finanziellen Nachhaltigkeit ist es geboten, keinen zusätzlichen Unterhaltungsaufwand der Straßeninfrastruktur zu erzeugen. Notwendig ist zudem die Vermeidung weiterer Bodenversiegelung. Insofern sind folgende Änderungen erforderlich:

In § 20 ist folgender Satz anzufügen:

„In den Fördergebieten nach § 2 wird ergänzend zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) das Netz der Bundesfernstraßen durch die in Anlage 4 Abschnitt 1 enthaltenen Bau- und Ausbavorhaben zusätzlich ausgebaut. Die aufgeführten Vorhaben sind vorab hinsichtlich der Erreichung der Verwirklichung von Nachhaltigkeitszielen umfassend zu prüfen, insbesondere ist hierbei eine Verkehrsauswirkungsprüfung durchzuführen welche die Folgen für Klima, Boden sowie weitere Schutzgüter feststellt. Aspekten des Klimaschutzes und des langfristigen Erhaltungsaufwandes ist besonderes Gewicht beizumessen.“

§ 22 I wird wie folgt gefasst:

„In den Fördergebieten nach § 2 werden die in Anlage 5 Abschnitt 1 enthaltenen Bau- und Ausbavorhaben nach Maßgabe des § 29 finanziert. Sind die Mittel nach § 28 ausgeschöpft oder können sie nicht rechtzeitig bereitgestellt werden, kann die Finanzierung der Vorhaben auch auf der Grundlage und nach Maßgabe des Straßenbauplans (Anlage zum Bundeshaushaltsplan) für die Bundesfernstraßen erfolgen.

Die aufgeführten Vorhaben sind vorab hinsichtlich der Erreichung der Verwirklichung von Nachhaltigkeitszielen umfassend zu prüfen, insbesondere ist hierbei eine Verkehrsauswirkungsprüfung durchzuführen welche die Folgen für Klima, Boden sowie weitere Schutzgüter feststellt. Aspekten des Klimaschutzes und des langfristigen Erhaltungsaufwandes ist besonderes Gewicht beizumessen.“

§ 23 ist zu streichen.

Berlin, 22. August 2019

René Schuster
Bundesvorsitzender