BUND - Brief

Mitgliederrundbrief für Marburg - Biedenkopf Januar 2017

Liebe Mitglieder,

ein neues Jahr hat angefangen, begleitet von vielen Hoffnungen und dem Versuch innezuhalten, zurückzuschauen und vorauszublicken. Ich wünsche uns allen die Verwirklichung vieler guter Träume und Pläne. Ich danke allen Mitgliedern für Ihre vielfältige Unterstützung unserer Arbeit im alten Jahr und hoffe auf weitere erfolgreiche Zusammenarbeit im neuen Jahr.

Leider sind die Sorgen um die Themen Erneuerbare Energien, Agrarwende, Verkehrswende und Erhalt der Biologischen Vielfalt nicht kleiner geworden. So werden wir auch in diesem Jahr für die Verwirklichung dieser Ziele kräftig werben müssen.

Erneut bilden den Auftakt als ein Zeichen für eine nachhaltige Landwirtschaft die Demonstrationen **„Wir haben es satt“** am 14. 01. 2017 in Frankfurt und am 21. 01.2017 in Berlin. Dabei fordert der BUND eine nationale Nutztierstrategie für mehr Tier- und Umweltschutz in der Landwirtschaft, den Stopp der Subventionen an Agrarkonzerne, die Förderung bäuerlicher Landwirtschaft und regionaler Lebensmittelherstellung.

Weltweit gehört die Tierhaltung mit 18% der Treibhausgasemissionen zu den Hauptverursachern der globalen Erwärmung. Hinzu kommt ein hoher Verbrauch an Süßwasser, nämlich 70% weltweit. Auch kommt es durch die industrielle Landwirtschaft zur Belastung der Böden durch Überdüngung. Den intensiv wirtschaftenden Betrieben fehlt es an Flächen, um den Wirtschaftsdünger auszubringen. Jährlich fallen 191 Mio m³ an und werden auf die Äcker gebracht. Die daraus folgende Überdüngung führt zur Belastung der Gewässer und Meere mit vermehrtem Algenwachstum und Artensterben. Kommt deshalb zur Demonstration nach Frankfurt oder Berlin und unterstützt die **Agrarwende.**

Bei der Klimakonferenz in Paris wurde nicht nur dem atmosphärischen Kohlendioxidanstieg der Kampf angesagt, sondern angemahnt wurde außerdem eine Treibhausgasneutralität. Da die Landwirtschaft einen hohen Anteil am Ausstoß von Treibhausgasen hat, muss auch sie einen Beitrag zur Reduzierung leisten. Dazu gehören Abbau von Massentierhaltung, Überproduktion und Überdün-

gung, aber auch die Schaffung von mehr Grünland und Weidehaltung sowie die Renaturierung und Wiedervernässung von Mooren.

In die Diskussion zu den Themen **Energiewende** und **Verkehrswende** sowie zum Erhalt der **Biologischen Vielfalt** bringen wir uns ebenfalls verstärkt ein.

Wie im letzten Rundbrief angekündigt, haben wir im Herbst eine reiche Apfelernte gemeistert. Jetzt warten in unserem Keller am Krummbogen in Marburg viele Kisten mit wohlschmeckendem und naturtrübem **Apfelsaft** auf Sie; viele Boskopäpfel geben dem Saft einen intensiven Geschmack. Kommen Sie vorbei und holen Sie sich ein paar Flaschen oder Kisten. Wir sind Mo, Di, Do und Fr von 9.00 – 13.00 Uhr für Sie da.

Die Kindergruppe **FEUERSALAMANDER** etabliert sich. Gefördert von der Umweltlotterie GENAU erkunden die Kinder die jahreszeitlichen Veränderungen einer Obstbaumwiese und eines wertvollen Biotops. Im Spätherbst war sogar das Hessische Fernsehen (HR 3) in Marburg und begleitete die Kinder bei der Pflanzaktion von zwei Apfelbäumen im Heiligen Grund. Der Beitrag wurde in HR3 bei „Alle Wetter“ kurz vor der Hessenschau ausgestrahlt. Mehr zu der Kindergruppe lesen Sie weiter hinten im Rundbrief.

Auch der diesjährige **Flusskindergarten** im September hat allen wieder viel Freude gemacht. Viele begeisterte Kindergartenkinder haben uns mit ihrem Eifer, ihrer Neugier und ihrer Freude angesteckt. Ich bedanke mich bei allen BUND-Mitgliedern, die auch in diesem Spätsommer zum Gelingen des Flusskindergartens beigetragen haben.

Wir möchten übrigens das Projekt „Erlebnis Fluss“ zusammen mit Kindern weiter ausbauen und würden uns über Unterstützung sehr freuen. Geplant sind zweistündige Veranstaltungen von Mai bis September, um mit den Kindern Tiere und Pflanzen an der Lahn, unterhalb des Wehrs bei der Weidenhäuser Brücke, zu entdecken. Besondere Kenntnisse sind nicht erforderlich, da Material und Erfahrung vorhanden sind. Wichtig sind Freude an der Arbeit mit Kindern und Interesse an der Natur. Wer Lust bekommen hat, melde sich bei uns.

Übrigens ist der BUND Hessen **40 Jahre alt** geworden. Am 22. Oktober 2016 richtete der Landesverband ein großartiges Fest in Frankfurt aus. Viele Gäste waren gekommen und erlebten Reden, Erinnerungen an die Gründungszeiten,

angeregte Unterhaltungen, Musik und gutes Essen. Dem Landesverband sei herzlicher Dank für die sorgfältige Vorbereitung und geglückte Durchführung.
Damit wir auch in der Zukunft ein mitgliederstarker Verband bleiben, ein Verband, dessen Stimme gehört wird, werden zum wiederholten Male in diesem Jahr zwei Mitgliederwerbeaktionen in Marburg stattfinden. Die erste Werbewoche findet schon im Januar statt.
Angesichts der vielen Konflikte, Auseinandersetzungen und Krisen weltweit wehren wir uns mutig gegen Natur-, Umwelt- und Klimabedrohungen. Wir setzen uns mit Ausdauer, Freude und Urteilskraft dafür ein, um die Zukunftsfähigkeit unserer Erde zu erhalten.
Ich wünsche uns allen ein erfreuliches, hoffnungsfrohes und friedliches Jahr 2017,
Ihre
Traude Ackermann

Zukunft mit der Hoffnung, Gegenwart mit seinen Aufgaben sollen uns Verpflichtung sein.

Exkursionspläne für das Jahr 2017

Ende April an einem Frühlingsabend beobachten wir Vögel auf dem Marburger Friedhof.
Im Mai oder Juni schauen wir uns naturgemäße Waldwirtschaft im Burgwald an.
Anfang Juli startet eine Fahrradexkursion nach Biedenkopf um das Projekt Lahnaue zu besichtigen.

Im Oktober suchen wir Pilze auf den Lahnbergen.

Genauere Informationen und Daten entnehmt bitte zeitnah der home-page.

Essgeschirr, Kaffeegedecke,

Alt-, Sekt-, Weingläser, Besteck

15 Cent/geliehenes Geschirrteil

Inhalt

Einladung 7

Feuersalamander im Heiligen Grund 8

2016/2017: Neuer Schwung für den Radverkehr!? 11

Bundesverkehrswegeplan 2030: ökologisch, verkehrlich und finanziell verfehlt 19

Elisabethstraße: Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigung 23

Neues vom Schutzacker 26

BUND-Adressen 27

Einladung

zur Jahreshauptversammlung 2017 des Kreisverbandes MR-BIED. u. des OV MR

für Montag, den 20.02.2017 um 19:00 Uhr
in der Kreisgeschäftsstelle in Marburg, Krummbogen 2

Vorgeschlagene Tagesordnung:

TOP 1: Eröffnung und Begrüßung

Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung

Feststellung der Tagesordnung

TOP 2: Tätigkeitsbericht der Vorstände

TOP 3: Kassenbericht und Kassenprüfbericht

TOP 4: Aussprache über Tätigkeits- und Kassenbericht

TOP 5: Entlastung des Vorstands und des Kassenwarts

TOP 6: **Wahlen** des Kreisvorstands, der Kassenprüfer und Delegierten

TOP 7: Verschiedenes

Bei einem kleinen Imbiss und geselligem Beisammensein berichten wir über das Jahr 2016 und die künftige Planung im Jahr 2017.

Auf eine rege Teilnahme freuen wir uns.

Traude Ackermann

Neu: Naturerlebnistreffpunkt

FEUERSALAMANDER im Heiligen Grund

Die Feuersalamander im Heiligen Grund haben Gesellschaft bekommen. Unsere BUND-Kindergruppe mit Namen „Feuersalamander“, streift regelmäßig durch den Heiligen Grund. Die Pädagoginnen und Kräuterfrauen Sabine Clement & Sabine Otto, unterstützt von Teamern der Europäischen Pfadfinder, laden Kinder von 5 bis 10 Jahren ein, die Streuobstwiesen im Heiligen Grund im Jahresverlauf gemeinsam zu entdecken. Die Obstwiesen bieten sowohl Möglichkeiten zum Spielen und Toben als auch zum Kennenlernen interessanter Wildkräuter, zur gemeinsamen Apfelernte, zum Pflanzen neuer Obstbäume oder … wird noch nicht verraten. Wir treffen uns jeden 2. Dienstag im Monat (außerhalb der Ferienzeiten), jeweils 15.30 bis 17.30 Uhr auf dem Manesse Hoop (Alte Kirchhofsgasse 10). Hier kann bei schwierigen Witterungsbedingungen der Seminarraum genutzt werden.

Interessierte Eltern können sich gern bei Sabine Clement, Tel. 31769 info@manesse-hoop.de melden.

Manesse Hoop
Alte Kirchhofsgasse 10,
neben dem ev. Kindergarten in
Marburg-Ockershausen

Wildkräutertreff
2017
für
Groß & Klein
samstags,
jeweils 14.00-17.00 Uhr

25. März Von der erneuernden Kraft der wilden Grünen
22. April „Ach du grüne Neune“
20. Mai Wilde Köstlichkeiten genießen: Wiesensalbei & co.
24. Juni An Johanni sonnengeladenes Zauberöl ansetzen
8. Juli Da steckt Power drin: Ätherische Öle von der Wiese
26. August Wie zu alten Zeiten: Einen Kräuterbusch binden
16. September Wir sorgen vor: mit Erdkammersirup und Hustenbonbon
7. Oktober Ockershäuser Lebenselixier selbstgemixt
4. November Scharfe Wurzeln- heilsam & delikat
2. Dezember Duftigen Balsam herstellen

Veranstaltungen außer der Reihe:

Mittwoch, 3.5. 17.-19. Uhr

Wildkräuterspaziergang nach Feierabend & anschließende Zubereitung eines grünen Smoothies

Weitere aktuelle Termine unter www.manesse-hoop.de

Die Wildkräuterveranstaltungen werden für den BUND vom Netzwerk Marburger Kräuterpädagoginnen in Kooperation mit der Stadt Marburg durchgeführt. Die Kräuterfrauen Sabine Clement, Christa Stuwe und Sabine Otto richten sich zu den Terminen auf die unterschiedlichen Ansprüche jüngerer und älterer Menschen ein. Bei allen Veranstaltungen sind trittsichere, rutschfeste Schuhe erforderlich.

Pro Person ist ein Eigenanteil von 10,- € (für Kinder die Hälfte) zu zahlen. Die Anmeldung wird über MR 31769 oder info@manesse-hoop.de erbeten.

Nehmen Sie Kontakt mit uns auf, wenn Sie eine Wildkräuterveranstaltung für Ihren Freundeskreis, mit Ihren Kollegen oder einer Schulklasse planen wollen.

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

2016/2017: Neuer Schwung für den Radverkehr!?

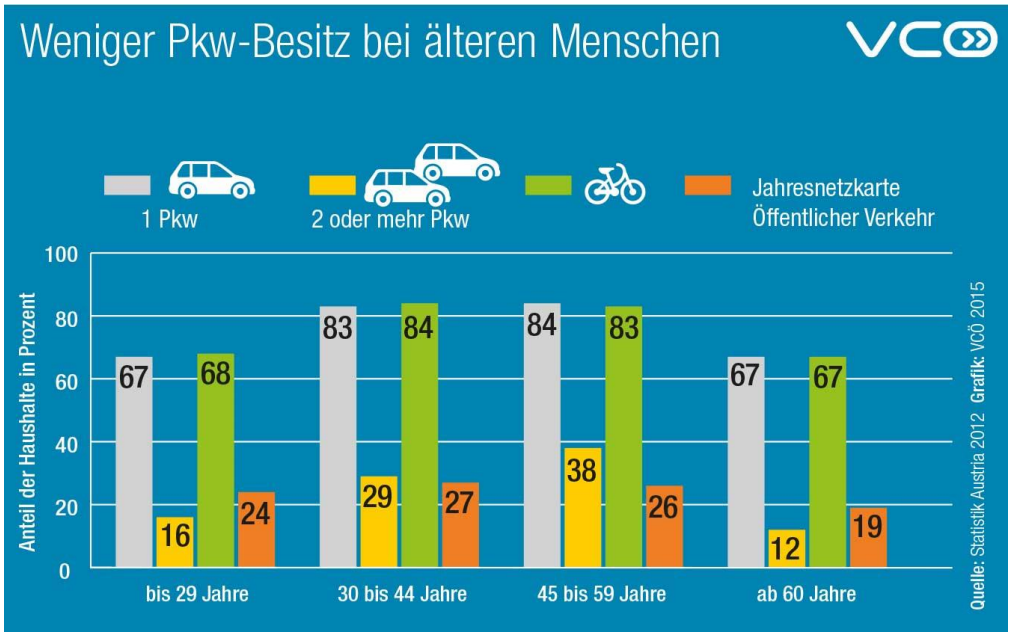
Die aktuelle Situation

Die Jahre 2016/2017 könnten für unseren Landkreis und ebenso für die Universitätsstadt Marburg in die Geschichte eingehen als die Jahre, in denen das Fahrrad als Bestandteil der Alltagsmobilität wirklich ernst genommen und konkrete Umsetzungsstrategien qualifiziert für die politisch Verantwortlichen aufbereitet und zur Entscheidung gestellt werden. Verantwortliche Spitzen der Verwaltung wie auch die parlamentarischen Entscheidungsträger sind spätestens in 2017 gefordert, durch scharf gestellte Planungen und angemessene Haushaltsbeschlüsse Handlungsdefizite der Vergangenheit mit aller Entschlossenheit abzubauen. Eine vergleichende Betrachtung verschiedener Regionen in Hessen führt zu dem blamablen Ergebnis, dass der Landkreis hinsichtlich des Anteils Radverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen im Schlusslicht-Sektor rangiert: Dieser beträgt lediglich 4 %, während die Region Südhessen bereits einen Wert von 11 % aufweisen kann, der auch noch nicht das Ende der Möglichkeiten markiert.
Die Stadt Marburg wiederum wurde im ADFC-Fahrradklimatest 2014 deutlich negativ bewertet. Diese Fakten signalisieren einen dringenden Handlungsbedarf nicht zuletzt auch zum Erreichen der Klimaschutzziele, denen sich der Landkreis und die Universitätsstadt verpflichtet haben.

Unsere Hoffnung auf den Beginn einer neuen Ära für den Radverkehr stützt sich auf gleichgerichtete Aktivitäten, die im Jahr 2016 auf drei Aktionsebenen gestartet wurden.

Aktionsfeld des Landkreises Marburg-Biedenkopf

Die politische Führung des Landkreises räumt bei Betrachtung der Datenlage unumwunden erhebliche Defizite in der Radverkehrsentwicklung ein. Als Konsequenz hat sie die ihr zugeordnete TOUR GmbH Marburg-Biedenkopf mit der Erarbeitung und Abstimmung eines kreisweiten und die Kreisgrenzen überschreitenden Radroutennetzes und dazu der Bestandsaufnahme der Netzinfrastruktur beauftragt. Neben den Belangen des Freizeitradelns sollen nun ***insbesondere die Bedürfnisse der Alltagsmobilität*** Berücksichtigung finden. Inzwischen liegt ein Entwurf vor. Er enthält Vorschläge zur Ergänzung des vorhandenen Kreisradroutennetzes, zeigt die im Rahmen der Geländearbeit erkannten Schwachpunkte und Mängel des Netzes auf und unterbreitet Vorschläge für Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.



Zu diesem Planungsentwurf hat der Kreis in 2016 eine umfangreiche Bürgerbeteiligung durchgeführt mit jeweils 2 Beteiligungsforen für die Teilräume Burgwald, Marburger Land und Lahn-Dill-Bergland. Im November 2016 hat Landrätin Fründt in einem Abschlussforum die Ergebnisse insgesamt vorgestellt und einer abschließenden Beteiligungsrunde zugänglich gemacht. Diese Ergebnisse beinhalten eine vorläufige Gesamtbewertung einer Vielzahl von Einzelprojekten. Auf dieser Grundlage erfolgt im Jahr 2017 durch eine neu im Landratsamt eingestellte Fachkraft (!!) eine konkretisierte Detailplanung. Zum Jahresende 2017 wird eine Liste von Projekten mit einer Planungsqualität vorliegen als Grundlage für notwendige Genehmigunsverfahren und die Finanzierung von Einzelprojekten auf Basis nachvollziehbarer Projektprioritäten.
Zur gesamtstrategischen Ausrichtung des Planungsprozess hat der BUND-Kreisverband in den bisher stattgefundenen Foren folgende Orientierungsschwerpunkte eingefordert:

Vorrangige Zielorientierung auf die Bedürfnisse der Alltagsmobilität vor der Freizeitmobilität, denn: Die derzeitigen Defizite sind eindeutig bei dem Bedarf Alltagsmobilität zu identifizieren, nicht dagegen im Bereich der Freizeitgestaltung.
Entwicklung eines Kriterienkataloges, der eine vergleichende Beurteilung von einzelnen Radverkehrsprojekten hinsichtlich ihrer Zielerreichung, Effizienz und Kosten als objektivierte Entscheidungsgrundlage für Investitionen ermöglicht.

Diese Anregung ist von der Projektsteuerung positiv aufgenommen und umgesetzt worden. Dazu ein Beispiel: In dem Beteiligungsforum in Cölbe für den Teilraum Burgwald hat das Votum der Bürgerbeteiligung die höchsten Bewertungsränge folgenden Kriterien zugeordnet:

Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr 55%

Teil einer Alltags-Bedarfsroute 31%

Eignung als Zubringer zu „Ballungsräumen“ 22% (z.B. die Stadt Marburg als „Ballungsraum“)

Damit zeichnet sich eindeutig ab, welche Aspekte beim Ausbau eines Radwegenetzes vorrangig zu berücksichtigen sind, damit eine Akzeptanz für die potentiellen Nutzer erreicht und die verkehrs- sowie klimapolitischen Ziele erfüllt werden können.

Aktionsfeld der Stadt Marburg

Zeitgleich mit dem Landkreis hat die Stadt Marburg die dritte Fortschreibung ihres Radverkehrsentwicklungsplans in Angriff genommen. Im Februar 2016 wurde der vom Planungsbüro Nord in Kassel erstellte Entwurf der Öffentlichkeit vorgestellt und eine Bürgerbeteiligung eröffnet. Nach wie vor können Anregungen dazu bei der Stadt eingebracht werden.

Aus BUND-Sicht wird der Entwurf grundsätzlich positiv bewertet. Allerdings halten wir eine noch stärkere Ausrichtung auf die Behebung der weitgehend defizitären Entwicklungssituation in den Außenstadtteilen für unabdingbar. Hier bewegt sich das Niveau des Angebotes für die Radverkehrsmobilität vielfach noch unterhalb der Nullmarke, während gleichzeitig im Bereich der Kernstadt Projekte auf Luxusniveau diskutiert werden. Dass mit dem technischen Quan-

tensprung des E-Bike auch die über der Tallage der Lahn liegenden Stadtteile radverkehrstauglich geworden sind, sollte nicht nur verbalisiert sondern muss in realer Maßnahmenpolitik operationalisiert werden. Hier erwartet der BUND auch eine Erweiterung des Sichthorizontes im Radverkehrsbeirat der Universitätsstadt.

Im Besonderen: Das Integrierte Kommunale Entwicklungskonzept - IKEK- der Stadt Marburg

Als glücklichen Zufall darf man sehen, dass zeitgleich mit der Beauftragung der

dritten Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplanes das Integrierte Kommunale Entwicklungskonzept (IKEK) für die Marburger Außenstadtteile in Auftrag gegeben worden ist. Dieses Konzept hat zum Ziel, über eine intensive Bürgerbeteiligung die Entwicklung der Stadtteile übergreifend zu fördern und sie damit in ihrem Wert als Lebens- und Wohnstandorte zu stabilisieren und auszubauen. Im Zuge des Beteiligungsprozesses haben die Bürger fünf Themengruppen als besonders wichtige Aktivitätsfelder identifiziert. In der Arbeitsgruppe „Mobilität und Versorgung“ hat aufgrund der aktuellen Entscheidungsrelevanz die Thematik Radverkehrsmobilität einen besonderen Stellenwert erhalten. Als Ergebnis wurde u.a. ein Arbeitspapier entwickelt, in dem die Anforderungen an

eine zukunftsfähige Struktur für die Radverkehrsmobilität beschrieben sind einschließlich einer Entwicklungskarte.

Erwägungen und Forderungen des BUND an die Entwicklung der Radverkehrsmobilität Die Defizite der Radverkehrsmobilität im Landkreis Marburg-Biedenkopf allgemein und der Außenstadtteile der Universitätsstadt Marburg im Besonderen sind eklatant. Sie liegen nicht im Angebot für die Freizeitbedürfnisse sondern im Bedarf der Alltagsmobilität. Fortschritte für eine signifikante Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen sind demgemäß nur bei Konzentrierung des Verkehrsangebotes und damit der Investitionen auf diesen Defizitsektor zu erzielen (u.a. Klimaschutz, Entlastung der Kernstadt Marburg von Luftschadstoffen und Staub, Entschärfung der Lärmbelastungssituation in Siedlungsbereichen, Ressourcenschonung). Selbstverständlich können sich je nach Lage des Einzelfalls Radverkehrsanlagen funktional ergänzen.

Die bisherigen Ergebnisse der Bürgerbeteiligung durch den Landkreis skizzieren die Anforderungen zur Strukturierung eines verbesserten Radverkehrsangebotes. Akzeptanz für einen Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad setzt voraus: **Wahl der kürzestmöglichen Streckenverbindung für die Alltagsmobilität bei Herstellung eines höchstmöglichen Sicherheitsniveaus**. Sicherheit ist zu verstehen als technische Sicherheit vor Unfallrisiken, ebenso aber auch als „psychologische Sicherheit“. Damit ist gemeint: Eltern werden nicht das Risiko eingehen, ihre Kinder über verschlungene Wald- und Feldwege zur Schule zu schicken, ebenso werden Frauen derartige Radwegführungen zumindest für Alleinfahrten meiden. **Hier sieht der BUND konzeptionellen Korrekturbedarf für das Entwicklungskonzept des Landkreises, bei dem im Hinblick auf antizi-**

pierte Kostenprobleme ggf. ungeeignete Streckenführungen vorgeschlagen werden.

Die Realisierung einer zukunftsfähigen Radverkehrsmobilität erfordert eine ergebnisorientierte statt formalistisch vorschriftenorientierte Zusammenarbeit zwischen den Kommunen, dem Landkreis und den Behörden von Hessen-Mobil. Dies gilt insbesondere für die dominierend anzutreffende Situation, wo gewünschte Radwegführungen identisch sind mit dem Verlauf von Kreisstraßen. Wo Wegeführungen unvermeidbar auch Waldwege einbeziehen müssen (z.B. Anbindung von MR-Bauerbach) muss der Landesbetrieb Hessen-Forst in die Planung eingebunden werden zur Regelung u.a. der Rechtsfragen aus der ihm als Wegeeigentümer obliegenden Verkehrssicherungspflicht.

Der BUND kann nachvollziehen, dass die Stadt Marburg wie auch der Landkreis bauliche Investitionen davon abhängig machen, dass für deren Finanzierung Fördermittel aus dem Landeshaushalt und ggf. weiteren Fördertöpfen zur Verfügung gestellt werden. **Kein Verständnis hat der Verband jedoch für eine neue Politik der Stadt Marburg, in der bereits die Planungsmittel für den Bau von Radwegen dem Rotstift zum Opfer fallen, was zwangsläufig zu einem kategorischen Aus jeglicher Bemühungen zur Förderung der Radverkehrsmobilität führt**. Im gleichen Atemzug zu diesem rigorosen Schnitt wird die Bereitstellung von Geldern in Höhe von 4 Mio € für den Bau einer Parkhauserweiterung am Pilgrimstein in Aussicht gestellt. Ebenso wenig nachvollziehbar ist die aberwitzige Bereitstellung von Haushaltsmitteln in der Größenordnung von 5 Millionen € für den autogerechten Umbau der Marburger Straße im Stadtteil Cappel, obwohl hier eine Umgehungsstraße in minimalem Abstand existiert, die zudem über mehrfache Querverbindungen zur Marburger

Straße verfügt. Warum wird hier nicht schlichtweg ohne bauliche Veränderungen eine Lösung realisiert, die in vielen anderen Stadtquartieren (z.B. Wehrdaer Weg, Unterer Rotenberg, unterer Teil des Köhlersgrund) durch schlichtes Aufhängen von einigen Schildern mit Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h für ein einträchtiges Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sorgt?

Der BUND schlägt vor, dass der Landkreis nach Abschluss seiner Beteiligungsrunden zur dauerhaften Begleitung des Umsetzungsprozess einen Beirat oder eine ähnliche Struktur einrichtet, mit der eine qualifizierte Bürgerbeteiligung dauerhaft sichergestellt wird.

Stunde der Wahrheit

Die Stunde der Wahrheit wird zum Ende des Jahres 2017 schlagen. Die abstrakten Planungsprozesse werden dann zum Abschluss gekommen sein. Der BUND Kreisverband wird aufmerksam die Haushaltspolitik der Stadt Marburg und des Landkreises auf die Frage hin beobachten, ob und wie die konkrete Umsetzung durch angemessene Haushaltsbeschlüsse in Gang gesetzt wird oder ob die umfangreichen Planungsprozesse der Jahre 2016/21017 samt vorausgegangenem Bürgerengagement in den Schubladen der Amtsstuben untergehen.

H. Gonnermann

BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Bundesverkehrswegeplan 2030: ökologisch, verkehrlich und finanziell verfehlt

Selten fiel ein politisches Projekt so aus der Zeit wie der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, den der Bundestag Anfang Dezember vergangenen Jahres verabschiedete. Statt die Mobilität der Zukunft zu gestalten, listet der Plan Straßenbauprojekte aus dem letzten Jahrtausend auf. Dass ganz prioritär mit Blick auf den **Weltklimavertrag** von Paris CO 2 Emissionen massiv auch und gerade im Verkehrsbereich gesenkt werden müssen, ignoriert das Bundesverkehrsministerium komplett.

Bis 2050 sollen die CO 2 Emissionen auch im Verkehr um 95 % abgesenkt werden, damit just diese Ziele des Pariser Klimavertrags eingehalten werden können. Das **„Aktionsprogramm Klimaschutz“** der Bundesregierung verlangt eine CO 2 Reduktion um sechs bis acht Millionen Tonnen im Verkehrssektor bis 2020. Bis 2030 müssen die Emissionen gemäß Klimaschutzplan um 40 Prozent sinken. Jedoch sparte der Verkehrssektor als einziger von 1990 bis 2015 kein einziges Gramm CO 2 ein.
Ignorant und unbeirrt zugleich setzt der BVWP auf weiteres **Wachstum im Straßenverkehr**, nimmt den Anstieg von CO 2 Emissionen und Schadstoffen in Kauf, verursacht den zusätzlichen **Neuverbrauch von täglich drei Hektar Fläche** und provoziert massive **Beeinträchtigungen von bis zu 250 Natura-2000-Gebieten**. Alles dies, um auf ein paar hundert zusätzlichen Autobahnkilometern Höchstgeschwindigkeiten fahren zu können. Umweltschonende Alternativen missachtet das Ministerium und verfehlt damit gerade auch die selbst gesetzten, im Umweltbericht zum BVWP genannten Zielsetzungen.

Lässt der Plan bei solchen über ihn hinausweisenden Zielen schon jegliche positiven Veränderungen vermissen, so bleiben auch die eigenen von ihm postulierten Forderungen an ihn selbst auf der Strecke. Weder realisiert er die betonte Priorisierung des **Bestandserhalts vor Ausbau und Neubau** (insbesondere beim Verkehrsträger Straße), noch macht er trotz eigenem Bekunden auch nur annähernd eine Fokussierung auf den mit Abstand ökologischeren **Verkehrsträger Bahn** deutlich. Weder zielt er über die Strategische Umweltprüfung auf eine (endlich) angemessene **Minimierung von natur- und umweltschädigenden Eingriffen**, noch legt er ein Raumordnungskonzept vor, das (derzeit noch) **unzerschnittene Räume** vor Eingriffen und damit Zerstörung schützt.

Solch ernüchternde Bilanz gilt nicht nur für den Gesamtplanentwurf, sondern natürlich auch für den Teil der für Hessen projektierten Vorhaben. Scheint eine derzeitige Hessische Landesregierung auch ihrem Bekunden -und einem Beschluss hinsichtlich der Reduzierung seines Landesstraßenbauprogramms aus dem vorletzten Jahr- nach auf einem richtigen Wege zu sein; Bürde wie Hypothek der Vorgängerregierungen sprechen zum BVWP eine andere, nämlich die auch für frühere Bundesverkehrswegepläne typische Sprache: **fehlende Priorisierung der Schiene, fehlende Reduzierung von Straßenbauprojekten, fehlende verbindliche Verlagerung von Gütern von der**

Straße auf die Schiene. Und eine auch nur annähernd den Namen verdienende Partizipation etwa der Verbände bei den Länderanmeldungen der Projekte gab es in Hessen schon gar nicht.

Ein Paradigmenwechsel, der zur Lösung der Verkehrsprobleme in Hessen wirklich beiträgt, hin zu nachhaltiger Mobilität, die die Möglichkeiten der **Verkehrsverlagerung** und **Verkehrsvermeidung** ausschöpft, zeichnet sich erneut auch in dieser Planfortschreibung nicht ab. Stauabbau in überlasteten Ballungsräumen (und nicht nur in Frankfurt) gelingt freilich nur mit einem integrierten Konzept und einem verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmanagement. Man schau sich die Agglomerationsprogramme in der Schweiz und deren Lösungen an.

Aus methodischer Sicht enthält der Planentwurf gravierende Mängel in den **Bewertungsverfahren**.

So gibt es keine Gleichberechtigung bei den Maßnahmen der vier Bewertungsmodule: Umweltbeeinträchtigungen werden zwar präzise dokumentiert, bleiben aber für die

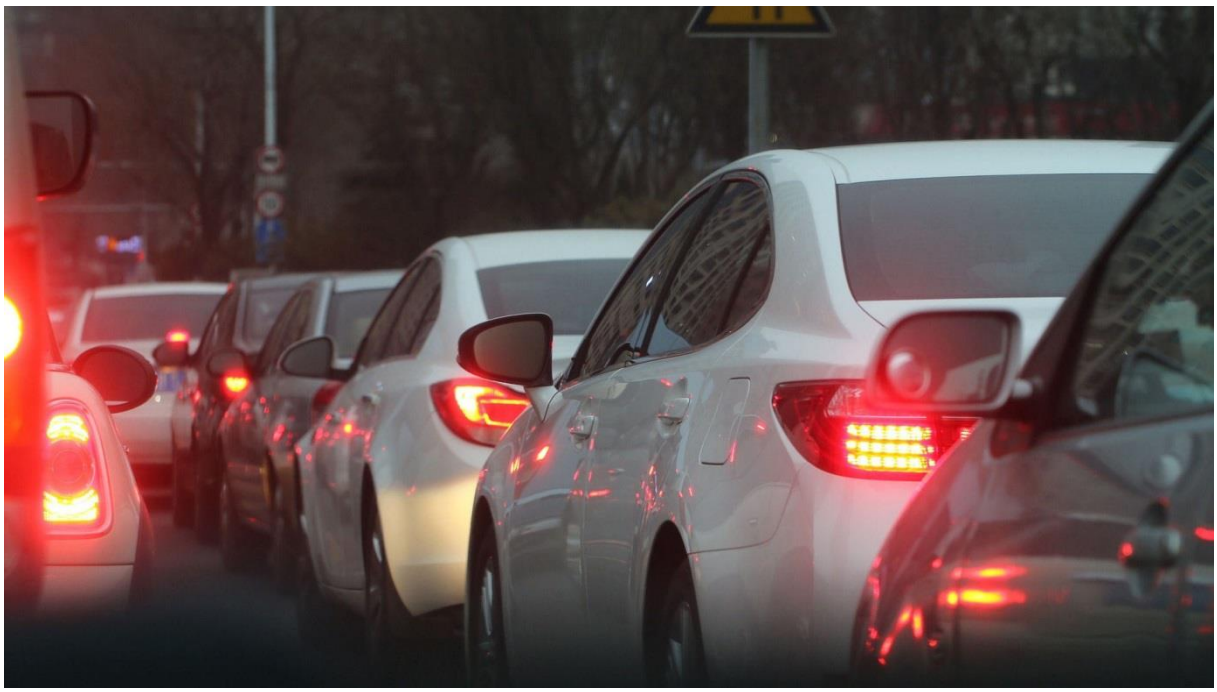
Dringlichkeitsstufen eines Straßenbauprojekts völlig folgenlos. Sodass auch Projekte mit höchster Umweltbetroffenheit noch unter der Maßgabe des Vordringlichen Bedarfs umgesetzt werden können. Dagegen haben methodisch fragwürdige und nicht nachvollziehbare Berechnungen der sogenannten Kosten-Nutzen-Analyse, der raumordnerischen sowie städtebaulichen Bewertung durchschlagende Wirkungen und können allein diesen Vordringlichen Bedarf begründen.

Und erneut zeigt sich, dass die immer wieder in den Planungen wie entsprechenden Klageverfahren behauptete **Alternativenprüfung** nicht ausreichend stattfindet, obgleich das Gesetz zur Strategischen Umweltprüfung (UVPG) dies gesetzlich vorgibt. Der Vorhabenträger hat kostengünstige und (vor allem) um-

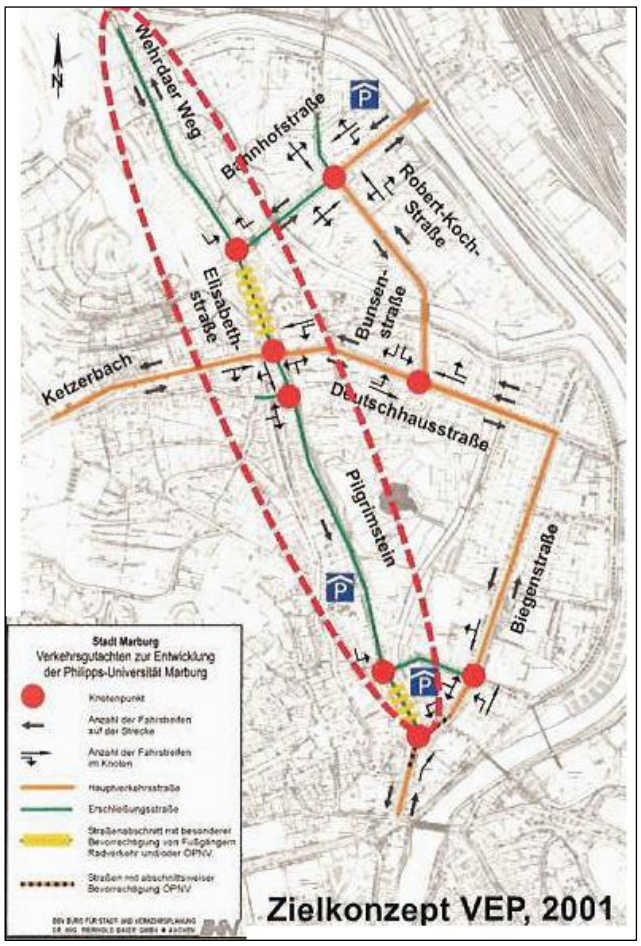
weltverträglichere Alternativen umfassend („ermittelt, beschrieben und bewertet“) zu prüfen; und im Falle hoher Umweltbetroffenheit genießt solch eine Alternative Vorrang vor dem Neubau.

Manches hinsichtlich der Bereiche **Priorisierungskonzept**, Netzgedanke und **Netzstrategie** sowie (eine völlig unzureichende) **Finanzierung** ließe sich noch ergänzen. Trotz vollmundiger Ankündigung insbesondere zu Verlagerungsaspekten, Vorrang des Bestandserhalts vor Ausbau und Neubau, intensiverer Würdigung von Natur- und Umweltschutzaspekten sowie angemessener Partizipation von Bürgern wie Verbänden verfehlt auch dieser BVWP erneut seine Zielsetzungen und die in ihn gesetzten Erwartungen.

Wolfgang Schuchart



Elisabethstraße: Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigung



Seit nunmehr nahezu drei Jahrzehnten besteht ein Beschluss unserer Stadtregierung, eine Verkehrsberuhigung für die Elisabethstraße zu realisieren. Ebenfalls seit etwa eineinhalb Jahrzehnten existiert ein zukunftsweisender Verkehrsentwicklungsplan für die Marburger Nordstadt, der dies auch zum Ziel hat. Der Klimawandel fordert dringlichst neben der Energiewende auch eine Verkehrswende. Dieser Sektor trägt durch massiven Ausstoß von Schadstoffen zur Verschärfung des Klimawandels maßgeblich bei. Hinzu kommen durch den Individualverkehr verursachte Lärmemissionen, Sicherheitsgefährdungen sowie eine deutliche Verdrängung anderer Verkehrsteilnehmer im Straßenraum.

Die Stadtregierung scheint nach hoffnungsvollem Auftakt erneuter Diskussionen zur Verkehrsberuhigung der Elisabethstraße solche Bedrohung nicht zu stören. Haltlose und falsche auch schon vor nahezu drei Jahrzehnten vorgebrachte Einwände von Wirtschaft, Handel und Gewerbe lassen Rot-Grün -und jetzt Rot mit wechselnden Mehrheiten- wieder einmal „klein beigeben“: allenfalls Ge-

schwindigkeitsbegrenzung in der Elisabethstraße und Zweirichtungsverkehr in Robert-Koch- und Bunsenstraße stehen auf der Agenda.

Weder tritt bei der (eigentlich) geplanten Änderung der Verkehrsführung ein gerne zitiertes Verkehrschaos ein. Noch ist die Erreichbarkeit irgendeines Zieles in der Nordstadt durch solch eine Verkehrsberuhigung auch nur annähernd gefährdet. Und dass irgendwelche Umsätze des in der Elisabethstraße angesiedelten Handels jedenfalls durch diese Maßnahme zurückgehen würden, entspricht einem immer noch gerne kolportierten Märchen. Erfahrungen mit früheren sogenannten Einkaufszonen und aktuelle Beispiele aus anderen Städten belegen vielmehr das Gegenteil.

Die jetzt jedenfalls von einigen politischen Entscheidungsträgern favorisierte Alternative der „Tempo 30-Straße“ bedeutet keinerlei Aufwertung der Straße. Auch heute liegen die üblicherweise jedenfalls tagsüber dort gefahrenen Geschwindigkeiten infolge stetigen Verkehrsaufkommens und Ladeverkehren kaum höher. Im Straßenverkehr stark gefährdete Passanten, Radfahrer, Alte, Blinde oder Kinder hätten mit solch einer heutzutage nicht einmal mehr „mutigen“ Entscheidung deutlich gewonnen. Und gerade für sie sollte die Aufenthaltsqualität, von der unsere Stadtoberhäupter gerne permanent sprechen, erkennbar verbessert werden.

Rot-Grün und mittlerweile Rot mit wechselndem konservativem Anhang sprach und spricht gerne in Grundsatzpapieren und Wahlprogrammen von der Verkehrswende. Sie wollen sich für die sogenannten „schwächeren“ Teilnehmer besonders einsetzen. Hierüber können viele gute und zutreffende Bekundungen im Verkehrsentwicklungsplan nachgelesen werden. Doch wie man, wenn es denn „ernst“ wird, damit umgeht, ist nun -wieder einmal- zu beobachten.

Die insbesondere in Oppositionskreisen, aber auch innerhalb der Sozialdemokratie hier in Marburg zunehmend zu beobachtende Entscheidungsentwicklung

gegen die Verkehrsberuhigung der Elisabethstraße bedeutet in ökologischer, verkehrlicher wie stadtentwicklungspolitischer Hinsicht ein völlig falsches Signal.

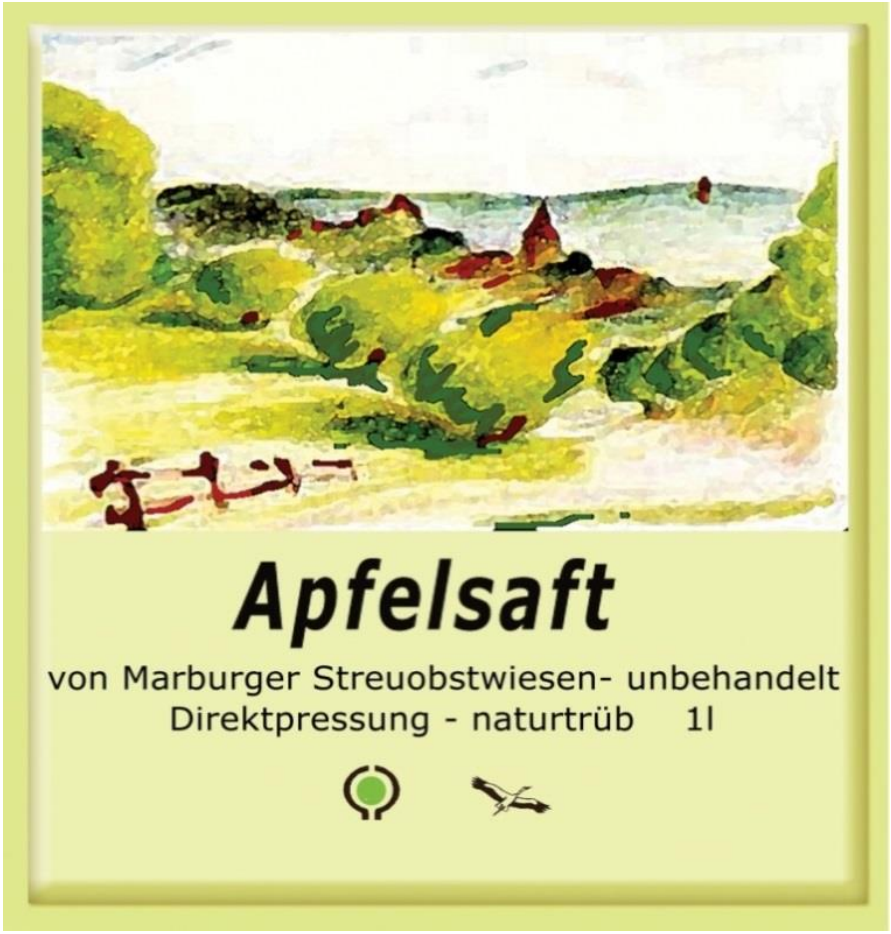
Wolfgang Schuchart

Preis Kiste(6x1l) 11,60€ + 2,40€ Pfand

Apfelsaft von Äpfeln aus eigenem

Streuobstwiesenbestand im „Heiliger Grund"

Gekeltert in der Region



BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Neues vom Schutzacker

Im Bundbrief vom Februar 2016 suchte ich Mitstreiter*innen für ein Artenschutzprojekt.

Zur Erinnerung: Die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises (Sachbearbeiter: Herr Uwe Krüger) hat oberhalb von Beltershausen einen kleinen Acker (und ein weiteres kleineres Äckerchen) eingerichtet, der durch den Verzicht auf Herbizide und starke Düngung zum Erhalt gefährdeter Ackerwildkräuter beitragen soll. Es fanden sich einige tüchtige Leute. Sie haben Kartoffeln gesetzt, gehackt und ein Übermaß an „Unkräutern“ zurückgedrängt. Zum Schluss wurden die Kartoffeln geerntet. Sie waren nur klein, aber schmeckten hervorragend.

Die Arbeit hat sich als Beitrag zum Erhalt der Biodiversität gelohnt. Drei sehr bemerkenswerte Arten sind aufgetreten: 1. Ackerziest (Stachys arvensis) als stark gefährdet auf der Roten Liste, 2. Ackerlöwenmäulchen (Misopates orontium) gefährdet und 3. Ackerkrummhals (Anchusa arvensis) auf der Vorwarnliste, da

der Bestand stark zurückgegangen ist.

Die Samen vieler Ackerwildkräuter bleiben über lange Zeit keimfähig. Die Samen der genannten Arten dürften von einer früheren Ackernutzung im Boden geruht haben. Es kann die Rettung der Pflanzen bedeuten, wenn sie jetzt einmal wieder wachsen, blühen und fruchten können.

Elisabeth Zindler-Frank

BUND-Adressen

Kreisverband MR-BID
Krummbogen 2
35139 Marburg
Tel: 06421-67363
info@bund-marburg.net
Mo, Di, Do, Fr 9.00 – 13.00

Landesverband Hessen
Geleitstr.14
60599 Frankfurt/Main
Tel: 069-6773760
Fax: 069-67737620
bund.hessen@bund.net

Bundesverband
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel: 030-2758640
Fax: 030-27586440
presse@bund.net

Biedenkopf-Breidenbach-Dautphetal
Matthias Schneider
Landgrafenstr. 2
35216 Biedenkopf
Tel: 06461-4956
schneidm1@gmx.de
0174/3929220
Treffen: nach Bedarf

Gladenbach-Lohra-Bad Endbach
Michael Jünemann
Pfarrstraße 100a
35102 Lohra
Tel: 06426-967644
Treffen: nach Bedarf

Marburg
Ingmar Kirck
Cappeler Str. 42
35039 Marburg
Tel: 06421-948116
ikirck@web.de
Treffen: erfragen

Wohratal
Harald Homberger
Heimbacher Weg 3
35288 Wohratal
Tel: 06453-1699
harald-carmen@web.de
Treffen: nach Bedarf

Weimar
Siegfried Koch
Waldstr. 6
35096 Weimar
Tel: 06426-5955
mail@sikoch.de
Treffen: nach Bedarf

Ebsdorfergrund
Reinhard Otto
Sembergsweg 2
35085 Ebsdorfergrund
Tel: 06424-3986
Treffen: nach Bedarf

Kirchhain-Amöneburg-Rauschenberg
Dr. Ralf Büchler
Hintergasse 30
35274 Kirchhain-Langenstein
Tel: 06422-1838
ralph.buechler@t-online.de
Treffen: 1. Mittwoch 20.00

Neustadt und seine Ortsteile
Michael Krieger
Kriegergasse 2
35279 Neustadt
Tel: 06692-202833
mi.krieger@web.de
Treffen: nach Bedarf

Förderprogramme

Energie sparen und Umwelt schonen!

- Wechsel zu Erdgas und Solarthermie, Mikro-KWK, Gaswärmepumpe
- Erdgas-Kraftfahrzeuge
- Elektromobilität

Bereits mehrfach vom BUND-Hessen mit „sehr gut“ ausgezeichnet

BUND
Ausgezeichnet vom BUND-Hessen mit „sehr gut“

STADTWERKE MARBURG

☎ 06421/205-505 • www.stadtwerke-marburg.de