



Grüne Kraft voraus!

Das Wettrennen um die größten Wünsche

Liebe Leserinnen und Leser,

das Wettrennen hat bereits begonnen: Die kommenden Monate werden wir landauf landab wieder viele neue und alte Wünsche zu Straßen und Autobahnen zu hören bekommen. IHKs, Wahlkreisabgeordnete und Länder werden sich gegenseitig mit Vorschlägen zu Verkehrsprojekten überbieten, die der Bund finanzieren soll. Denn bis Sommer nächsten Jahres dürfen die Länder Verkehrsprojekte für den sogenannten Bundesverkehrswegeplan, die große Wunsch-Dir-Was-Liste, anmelden. Vom Bundesverkehrsministerium perfekt gesteuert werden wir mitten

im niedersächsischen Landtagswahlkampf und vor der Bundestagswahl zahllose Wünsche und Versprechen aus allen möglichen Gegenden aufgetischt bekommen.

Diesem Reiz kann kaum ein Bürgermeister oder Wahlkreisabgeordneter widerstehen – es ist einfach zu verlockend, den Bürgerinnen und Bürgern etwas zu versprechen ohne die Mittel aus der eigenen klammen Kasse nehmen zu müssen. Das Grundproblem: Die Länder sind bei Bundesstraßen und Autobahnen für Planung und Baudurchführung zuständig, während der Bund die Maßnahmen bezahlt. Dabei wird den Betroffenen etwas vorgemacht. Denn der Bundesverkehrswegeplan hat schlicht „keinen Plan“. Es ist lediglich eine Wunschliste ohne Finanzierung. Derzeit stehen im sogenannten „vordringlichen Bedarf“ noch Projekte für etwa 40 Milliarden Euro, viele fertig geplant und schon ab morgen zum Bau bereit. Leider fehlt das Geld: 2012 wurden gerade einmal fünf Kilome-

ter neue Autobahn für den Verkehr freigegeben – obwohl noch etwa 850 Kilometer geplant sind. Die Mittel für Neubauten gehen in den nächsten Jahren noch weiter zurück. Denn die Praxis zeigt, dass wir bisher nicht an den Erhalt der geschaffenen Werte gedacht haben. Da müssen die Haushaltsmittel jetzt rein. In der Konsequenz muss man sagen: Der letzte Bundesverkehrswegeplan ist gescheitert



Umleitung

Foto: Dieter Schütz / pixelio.de

und es sieht momentan nicht so aus, als ob es dieses Mal besser wird. Es fehlt der schwarz-gelben Koalition der Wille, sich wirklich den Realitäten zu stellen. Dazu gehört eine Priorisierung aller Verkehrswege: Was brauchen wir langfristig in der Bundesrepublik für Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen, um die Mobilität für Menschen und Güter bei einer schrumpfenden Bevölkerung und mit dem notwendigen Klimaschutz zu realisieren und vor allem langfristig zu erhalten. Darum brauchen wir einen Bundesmobilitätsplan und keine neue Wunschliste. Wir haben noch viel zu tun, damit der Richtungswechsel in der Verkehrspolitik gelingt.

Herzlich

Steuerfehler

Mit der Globalisierung wollten alle in Schiffe investieren und schufen gigantische Überkapazitäten. Jetzt steht die maritime Branche vor einem Scherbenhaufen.

Trotz Boom in Deutschland kriselt die maritime Branche. Die Ursachen liegen auch in der Maßlosigkeit der vergangenen Jahre. Viele waren ganz berauscht vom Wachstum und enormen Gewinnen. Viele Reeder glaubten an ewiges Wachstum und vergaßen die wirtschaftliche Vernunft. Es wurden Schiffe bestellt, die heute nicht mehr gebraucht werden, an Wert verlieren und Reedereien und Banken an die Grenzen bringen. Befeuert wurde der Rausch durch die sogenannte Tonnagesteuer, mit der man in Deutschland kräftig Steuern sparen konnte, wenn man sich als Anleger an Schiffen beteiligte. Viele investierten Geld in Schiffe – nicht selten auf Rat ihrer Finanzberater. Seit Beginn der Krise ist die Party vorbei: Die Anleger verloren

Geld, bei Reedern häufen sich die Verluste und manche Schiffsgesellschaften mussten Insolvenz anmelden. Die Tonnagesteuer ist nicht der einzige Grund für die aktuelle Misere der Branche, aber sie hat die negativen Effekte der vergangenen Jahre verstärkt. Deswegen muss die Tonnagesteuer jetzt geändert werden – das Steuersparmodell soll der Vergangenheit angehören. Wir brauchen ein Modell, das langfristig planendes unternehmerisches Handeln belohnt, statt kurzfristig Steuerspareffekte auszunutzen. Wir brauchen die europäische Harmonisierung, eine direkte Besteuerung der Schiffsgesellschaft und die Kopplung der Tonnagesteuer an eine EU-Flagge.



Lärm nervt

Wer heute an einer lauten Straße oder Schienenstrecke wohnt, hat einfach Pech gehabt. Ohne Anspruch auf Lärmsanierung wird sich nichts bewegen.

Mit viel Mühe versucht die Koalition die Sonderregelung „Schienenbonus“ abzuschaffen, mit der neue Schienenstrecken deutlich lauter gebaut werden dürfen als Straßen. Die Abschaffung greift jedoch frühestens in fünf Jahren – für Neubauprojekte, die dann begonnen werden. Für bestehende Strecken gibt es dagegen keine Verbesserung. Mit heutigen Haushaltsmitteln dauert es noch über 100 Jahre, bis der Bestand bei Schiene und Straße saniert ist. Menschen, die unter Verkehrslärm leiden, brauchen jedoch eine gesetzliche Perspektive. Ein Gesetz sollte verbindliche Grenzwerte festlegen und mit Mitteln unterlegt werden. Jetzt wird ein Eckpunktepapier entworfen um den Rahmen für dieses Verkehrslärmschutzgesetz zu bilden. Ziel: In 15-20 Jahren sollen alle Straßen und Schienen leise sein.



Benjamin Thorn / pixelio.de

Klimafreundliche Seeschiffe

Noch viel Handlungsbedarf bei der Einführung von Flüssigerdgas (LNG) für Schiffsantriebe

Ein Fachgespräch der grünen Bundestagsfraktion hat sich mit LNG für den Schiffsantrieb beschäftigt. Dabei hat sich herausgestellt, dass noch viel getan werden muss, um LNG in Europa und weltweit als klimafreundlicheren Treibstoff in der Seeschifffahrt zu etablieren. Es geht nun darum, die politischen Rahmenbedingungen anzupassen und Umrüstungen an Schiffen und in den Häfen zu erleichtern. Es ist klar: Alle Beteiligten werden sich auf Veränderungen einstellen müssen. Eine Chance für das Land wäre ein Energiepark am Hafen in Brunsbüttel. Dort kann nicht nur Strom für das Land und Wärme für die Industrie vor Ort zur Verfügung gestellt, sondern auch der Weg hin zu einem zukunftsfähigen Treibstoff für die Schifffahrt gebnet werden.



Neustart notwendig

Im Oktober stoppte das Bundesverwaltungsgericht die Elbvertiefung

Zum Glück sind die Zeiten vorbei, in denen solche Megaprojekte mit der Brechstange durchgesetzt werden konnten. Denn es sind weiterhin viele offene Fragen nicht geklärt. Weder kann die Höhe der Kosten bisher eindeutig beziffert werden, noch sind die Folgeschäden durch Verschlickung der Häfen oder die Versalzung der Böden abschätzbar. Diese Fragen haben letztendlich auch zum vorläufigen Stopp durch das Bundesverwaltungsgericht geführt. Ein so gravierender Eingriff in die Natur kann nicht gegen den Willen von Anwohnern und Naturschützern durchgesetzt werden. Hamburg muss jetzt auf die Kläger zugehen, zusammen mit dem Bund und den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein neu verhandeln und nach einem tragfähigen Kompromiss suchen.



Träger des Nachhaltigkeitsfilmpreises

„Behind the Screen – Das Leben meines Computers“

„Behind the Screen – Das Leben meines Computers“ heißt der Träger des Nachhaltigkeitsfilmpreises, den Valerie Wilms für den Deutschen Bundestag initiiert hatte. Durch die Ausschreibung beim größten europäischen Studentenfilmfestival „sehsüchte“ in Potsdam wurde weltweit auf das Thema Nachhaltigkeit aufmerksam gemacht.

Der Film zeigt Entstehung und Verwertung eines Computers vom illegalen Goldschürfen über die Arbeitsbedingungen beim Computerhersteller Foxconn bis hin zur Verwertung der Altcomputer unter katastrophalen Bedingungen für Mensch und Umwelt in Afrika. Diesen gut recherchierten Film gib'ts nicht auf Youtube, im Kino oder



als DVD. Wer ihn vorführen möchte, kann dies gegen eine geringe Leihgebühr gerne tun. Mehr Informationen dazu unter www.behindthescreen.at.



Foto: behindthescreen.at

Würfle den Wohlstandsindikator!

Wie lassen sich gesellschaftlicher Wohlstand und Lebensqualität messen? Oder worum geht es bei der Suche nach einem neuen Wohlstandsindikator?

Die Enquete-Kommission Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität im Deutschen Bundestag hat es sich zum Ziel gesetzt, einen „ganzheitlichen Fortschrittsindikator“ zu entwickeln. Denn schon seit einigen Jahrzehnten kritisieren Wissenschaftler die Verwendung des Bruttoinlandsprodukts als alleinigen Indikator.

Die Wissenschaftler haben viele gute Alternativen vorgestellt. Keine hat es bislang geschafft, das Bruttoinlandsprodukt als prominente Messgröße zu schlagen. Paradebeispiel für diese einäugige Betrachtungsweise war die Abwrackprämie, genannt: Umweltprämie. Dafür wurden fünf Milliarden Euro aus Steuermitteln bereitgestellt. Es ging aber nicht um Umweltbelange, wie der Name verheißen sollte, sondern allein um Wachstum.

Eigentlich ist seit der von der rot-grünen Bundesregierung im Jahr 2002 vorgelegten und seitdem von jeder Bundesregierung fortgeschriebenen Nachhaltigkeitsstrategie bekannt, dass zu einer nachhaltigen Entwicklung der Gesellschaft nicht nur die ökonomischen sondern auch die ökologischen und sozialen Belange gehören. Damit haben wir den Weg zum nachhaltigen Wirtschaften bereits beschritten.

Wenn wir nicht aufpassen, wiederholen wir genau das, was vor zehn Jahren mit der Nachhaltigkeitsstrategie geschaffen wurde: Nämlich eine Indikatorenpalette aus ökonomischen, ökologischen und sozialen Dimensionen. Würde die heutige Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie annähernd den einst festgelegten Zielen entsprechen, bräuchte es die derzeitige Debatte nicht. Weil es aber an der Umsetzung mittlerweile stark hapert, würfeln wir lieber neue Indikatoren. So, als bräuchte man nur neue Kennziffern, um die Probleme zu lösen.



Statt neue Indikatoren zu würfeln, sollten wir dem Bruttoinlandsprodukt ein verbindliches

Gegengewicht gegenüber stellen. Nachhaltig wirtschaften und leben heißt für mich, den Umweltverbrauch und die Belastung der Atmosphäre in Richtung Null zu fahren. Es heißt, dafür zu sorgen, dass mehr Menschen am Wohlstand teilhaben können. Und vor allem sind wir Politiker aufgefordert, diese Zusammenhänge und Notwendigkeiten in den Gesprächen mit Verbänden, Unternehmern und Bürgern zu erläutern und zu verteidigen statt im Hinblick auf die kommenden Wahlen nur wieder Versprechungen zu machen, die nicht umsetzbar sind oder nicht-nachhaltige Geschenke wie die Umweltprämie zu verteilen.



Gisela Peter, pixelio.de

Ausstieg bleibt eine Option

Die Fehmarnbeltquerung ist auch innerhalb der Koalition in Schleswig-Holstein umstritten

Der Koalitionspartner SPD sorgt bei der Fehmarnbeltquerung für Verwirrung: Nachdem im Koalitionsvertrag festgelegt wurde, zunächst eine Kostenschätzung vorzunehmen und sicher zu stellen, dass die Finanzierung der Hinterlandanbindung nicht auf Kosten anderer Verkehrsprojekte in Schleswig-Holstein erfolgt, legte sich Ministerpräsident Albig im Oktober klar auf das Projekt fest. Verkehrsminister Meyer bat fast zeitgleich den Bund um Unterstützung bei der Fehmarnsundquerung. Wichtig ist jetzt, den Ergebnissen des Dialogforums nicht vorzugreifen. Sollten die Kosten weiterhin steigen und sich die Voraussetzungen für das Projekt anders entwickeln, muss der Ausstieg – wie im Staatsvertrag vorgesehen – weiterhin eine Option bleiben.



Bahnhofstour

Im Frühjahr kündigte die Deutsche Bahn an, Bahnstationen im Norden verkaufen zu wollen.

Valerie Wilms nutzte den Sommer, um sich die Lage in Bargtheide, St. Michaelisdonn, Eutin, Bad Schwartau, Neustadt/Holstein und Schwarzenbek anzusehen. Die Situation vor Ort ist sehr unterschiedlich. Während der Tour konnten die Grünen in Eutin von einer Zustimmung zum Kauf des Bahnhofsgebäudes überzeugt werden. „Ich bin begeistert, dass wir hier schon eine Lösung haben und Eutin Bereitschaft zeigt, in städtebauliche Konzepte zu investieren,“ so Valerie Wilms. Eine Gefahr sieht sie, wenn die Gebäude bei Desinteresse der Kommunen an anonyme Investoren verkauft werden und als Spekulationsmasse ungenutzt verfallen. Dem kann mit einem Ankauf durch die ein Riegel vorgeschoben werden.



Eurokrise auf dem Grünem Sofa

Schon sechs Mal nahmen unterschiedliche Gäste Platz auf Valerie Wilms' Grünem Sofa.

Zuletzt ging es um die Eurokrise. Der Vorstandsvorsitzende der Stadtparkasse Wedel Marc Cybulski konnte vor allem die Auswirkungen der Krise für jeden Einzelnen verdeutlichen. Klar wurde, wie eng die Ersparnisse vom Otto-Normal-Verbraucher mit der milliardenschweren Rettung von Banken zusammen hängen. Valerie Wilms: „Diese Krise hat viele Gewissheiten über den Haufen geworfen.“ Zwar gebe es unverantwortliche Banker und viele Menschen, die schuldlos Geld verloren hätten. Nicht zutreffend sei jedoch die Behauptung, nur die Banken würden von den Hilfspaketen profitieren. Letztendlich geht es u.a. auch um die Altersvorsorge ganz normaler Arbeitnehmer, die gesichert wird. Die Veranstaltungsreihe „Das Grüne Sofa“ wird am 5. Februar 2013 fortgesetzt.



Kontakt (V.i.S.d.P.):

Valerie Wilms

Mitglied des Deutschen Bundestages
Sprecherin für Bahnpolitik
Berichterstatteerin für maritime Politik
Nachhaltigkeitsbeauftragte



Büro Berlin
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: 030 - 227-71682
Fax: 030 - 227-76289
valerie.wilms@bundestag.de
Twitter: WilmsVal

Wahlkreisbüro Pinneberg
Damm 48
25421 Pinneberg
Telefon: 04101 - 553985
Fax: 04101 - 553986
valerie.wilms@wk.bundestag.de
www.valerie-wilms.de



Foto: Stefan Kaminski