



Zusammenfassung / BEITRAG für Pressemappe zur Fachtagung der Partei DIE LINKE, Sonnabend, 7. Mai 2011, 10 – 17 h BHV, hier: Vortrag von Günter Knebel (Bremen) zur Teilnahme am

FORUM III: "Hinterland oder NIEMANDSLAND?" - Erwartungen an umwelt- und menschenverträgliche Seehafenhinterland-Anbindungen aus Sicht eines Bürgers.

Vorbemerkung: Aus Sicht eines in Bürgerinitiativen engagierten Menschen möchte ich darüber sprechen, welche konkreten ERWARTUNGEN im „Hinterland“ im Blick auf „ökologische und humanverträgliche Seehafen-Anbindungen“ bestehen.

Das nordwestdeutsche Seehafen-Hinterland in dem wir leben ist kein „Niemandsland“:

1. Bereits die Hafenstädte Hamburg, Bremerhaven/Bremen und Wilhelmshaven sind dicht besiedelte (Groß-)Städte mit diversen Achsen für Güterverkehr, an denen Menschen wohnen.
2. Auch wenn die landschaftlichen Räume in ihrem Umland weitaus geringer besiedelt sind - zwischen über 5.000 Menschen auf einem Quadratkilometer in (Groß-)Städten und 50 auf dem Land besteht ein Unterschied -, aber Lärm und Erschütterung können überall Gesundheit gefährden und Lebensqualität beeinträchtigen.
3. Aufgabe der Politik ist, „Schaden abzuwenden“ von der Bevölkerung. Diese besteht aus Individuen, deren Würde unantastbar und deren körperliche Unversehrtheit staatliche Schutzpflicht ist. Die Regierten haben das Recht und m.E. auch die Pflicht, die Regierenden daran ggf. zu erinnern, in jedem - subjektiv empfundenen - Bedarfsfall erst recht. Die in der Region Nordwestdeutschland engagierten Initiativen zur Minderung des Verkehrslärms fordern diese Schutzpflicht ein – einzeln vor Ort wie gemeinsam in regionaler Kooperation, die das bundesweite „Hinterland“ des „Hinterlands“ freilich einschließt!

I. Seehäfen in einer „globalisierten Welt“: VERMEIDUNG von Gütertransporten und Konsumverhalten: Ein unüberwindlicher Widerspruch oder umwelt- und menschengerecht regelbar?

Abkehr von *Wachstumsideologie* als globale Hauptaufgabe und Herausforderung. Diese wird seit über 50 Jahren (z.B. von Leopold Kohr (1909-1994, Alternativer Nobelpreis 1983), dem Club of Rome (Grenzen des Wachstums 1972, update 2004 mit „Kollaps-Prognose“ für eine anhaltend wachstumsorientierte Weltwirtschaft ab 2030), dem Weltklimarat und von vielen wissenschaftlichen Instituten) mit *zunehmender Dringlichkeit* angemahnt – Vermeidung und Entschleunigung von Verkehr insbesondere in Ballungsräumen sind wichtiger Bestandteil der Forderungen nach notwendigen Alternativen.

Überwindung von überkommener Nationalstaatlichkeit, Orientierung auf gezügelte = in regionaler Bezogenheit demokratisch kontrollierte Erzeugung, Herstellung und Verbreitung i.S. von gerechter Verteilung von Gütern und des damit verbundenen Kapitals, insbesondere des (sozialpflichtigen!) Eigentums an Produktionsmitteln. Eine eindrückliche Bestandsaufnahme der globalen ökologischen und sozialen Probleme unserer Zeit beschreibt der 2009 vorgestellte Dokumentarfilm >Home< des französischen Fotografen und Journalisten Yann Arthus-Bertrand. (Link zum Film (93 Minuten): <http://www.youtube.com/watch?v=IbDmOt-vIL8>)

„Humanökologisch“ könnten auf der Erde rd. 12 Mrd. Menschen *auskömmlich* leben: Auf dem Niveau des Energieverbrauchs der Schweiz im Jahr 1964, die keineswegs ein „armer“ Nachbar Westdeutschlands war. Was in Europa und USA darüber hinaus an Energie verbraucht wird, ist das Zuviel, das anderenorts (Afrika, Asien, Lateinamerika) fehlt. Die für (West-)Europa gültige Devise ‚Weniger ist Mehr‘ schließt die (Weiter-) Entwicklung von qualitativ hochwertigen Gütern nicht nur nicht aus, sondern verlangt technologische Innovation und deren effektive Umsetzung – im regionalen wie im globalen Maßstab. In diesem Sinne bedeutet WENIGER für *wohlhabende* Europäer und US-Amerikaner MEHR Lebensqualität für viele andere Menschen. Mit anderen Worten: „Qualität vor Quantität“ muss auch für Verkehrswege gelten: Oft vor sehr langer Zeit entstanden, muss heute gefragt werden (dürfen), ob die (nicht selten nach militärstrategischer Planung!) entstandenen Verkehrswege und -ströme

a) wirklich noch zukunftsfähig und b) wie sie ggf. umwelt- und menschengerecht zu gestalten sind?

II. Vom Seehafen ins Hinterland: Erwartungen an umwelt- und menschengerechte Transporte

Damit ist zugleich die Frage der Verkehrsmittelwahl gestellt. Die Rangfolge >human-ökologischer Verträglichkeit< von Schiffs-, Bahn-, Kfz- und Luftfracht wird als gegeben angenommen - unabhängig von ihren bemerkenswerten „Nebenwirkungen“ und der -im engen Nahbereich möglichen- Alternativen von Transporten, die per Hand- oder Fußantrieb abgewickelt werden können.

Als problematische Nebenwirkungen des Schiffverkehrs sind nicht nur dessen umweltbelastende Auswirkungen (Abgase, Verklappung etc.) anzusprechen, sondern auch dessen Fahrwege zu thematisieren. Diese stellen nicht selten erhebliche Eingriffe in die Natur dar (Anlage von Häfen, Flussvertiefungen u.a.m.), deren Folgen schwer berechenbare Risiken beinhalten.

Ähnliches gilt für die Fahrzeuge des Kfz- und Luftverkehrs, die sowohl selbst -von ihrer Herstellung an- Quellen immenser Umweltbelastung sind, als auch durch die von ihnen benötigten Verkehrsflächen erhebliche Eingriffe in die Natur verursachen. Deren Folgen sind für Umwelt und Mensch äußerst risikoreich, daher stets fragwürdig und fordern ggf. erhebliche Vorsorge- und Schutzinvestitionen. Hier und heute geht es um das Thema **Gütertransport per Bahnfracht**. Welches Gewicht in einem (trans-)nationalen Verkehrskonzept dem Gütertransport mittels Eisenbahn zukommt, darüber sollte dessen Ökobilanz entscheiden. Frühere *Versäumnisse deutscher Verkehrspolitik* zugunsten des Schienentransports dürften in naher Zukunft kaum auszugleichen sein! Dennoch erscheint es wünschenswert, wenn diesem Ziel von allen Beteiligten (Bereitsteller der Infrastruktur (vor allem Bundesregierung, Länder und Kommunen, DB und sog. Privatbahnen) Spediteure und deren Auftraggeber) mehr Aufmerksamkeit und damit auch mehr Mittel bereitgestellt würden. Die Nutzer/innen bzw. Konsument/innen, die oft auch Wähler/innen sind, sollten die Zielvorgaben und deren Ergebnisse - in Kenntnis einer fortzuschreibenden Ökobilanz - wahrnehmen, wertschätzen oder „abstrafen“ lernen. Damit einher geht die zwingende Notwendigkeit, die mit den Gütertransporten per Eisenbahn verbundene LÄRMBELASTUNG ganz *deutlich und dauerhaft zu mindern*. Gerade dort, wo - wie hier in Nordwestdeutschland durch Anlage des JadeWeserPorts - in naher Zukunft immense Steigerungen des Güterzugverkehrs politisch gewollt und prognostiziert sind, setzen diese unverzichtbare VORSORGE-Maßnahmen zum Lärmschutz der Bahnanrainer/innen voraus. Ohne diese Vorsorge dürfte die - bereits heute labile - Akzeptanz des Güterverkehrs in Zukunft noch fragwürdiger sein: Castor-Transporte lehren, dass auch laute Güterzüge ggf. demonstrativ „blockiert“ werden könnten, insbesondere wenn sie Nacht für Nacht Bürger/innen den Schlaf rauben und deren Gesundheit schädigen. Eine beachtliche Palette von Mitteln und Möglichkeiten zur Lärminderung sind heute vorhanden und - bei entsprechendem politischem Willen und finanziellem Einsatz - in relativ kurzer Zeit praktikierbar: Von der „Schallvermeidung an der Quelle“, über die Stärkung der Rechtsposition von Bahnanwohnern, Nutzung von Lärmsanierungsprogrammen bis hin zu „betriebstechnischen Sofortmaßnahmen“, wie z.B. innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung, Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Längerfristige Maßnahmen, wie z.B. die Anlage neuer Verkehrswege, wie sie beim Kfz-Verkehr inzwischen häufig eingerichtet sind und damit - nicht selten gefahrvollen - Güterdurchgangsverkehr durch (Groß-)städte vermeiden, bedürfen ebenfalls großer Aufmerksamkeit. Für „Machbarkeitsstudien“ mit besonderer Berücksichtigung humanökologischer Aspekte sollten stets Mittel vorhanden sein. (siehe insgesamt: BIB- Wahlprüfsteine nebst Fragenkatalog anlässlich Bürgerschaftswahl in Bremen 2011 unter <http://neu.keine-stadtautobahn.de/uploads/Inis/Bahnlaerm/FRAGEBOGENWahlpruefsteineBIB201104.pdf>)

III. Damit aus dem >Hinterland< kein >Niemandland< wird: Politische Beteiligung und Mitwirkung der Bewohnerinnen und Bewohner als Voraussetzung für eine lebensfreundliche Zukunft.

Von politischer Beteiligung und Mitwirkung betroffener Bürgerinnen und Bürger ist oft die Rede, in der Praxis ist sie eher selten anzutreffen. Das Handeln von Politik und Verwaltung sieht sich in der repräsentativen Demokratie der Bundesrepublik Deutschland als eo ipso legitimiert an; selbst die gesetzlich vorgesehene Mitsprache oder gar Mitwirkung von Gremien (z.B. Beiräten) stößt nicht selten an Grenzen, die „Zuständigkeitsfragen“ aufwerfen. Schon die Frage, zu welchem Zeitpunkt bei einem Projekt die „Beteiligung der Öffentlichkeit“ gesucht wird, wirft Grundsatzfragen auf: Soll es um echte Mitsprache und Mitwirkung bei einer Richtungsentscheidung gehen oder ist bloße Zustimmung für eine bereits ausgearbeitete Planung erbeten? Letzteres ist viel zu oft, ersteres sehr selten der Fall. Diese Situation ist der Demokratie wenig förderlich, schafft bei allen Beteiligten Verdruss und lähmt die demokratische Entwicklung mehr, statt sie anzuregen und weiterzuentwickeln. In einem eingetretenen Konfliktfall werden - Dank des Aufbegehrens von Betroffenen bzw. des Nicht-Hinnehmen-Wollens von vorgeblich „alternativlosen“ Verwaltungsentscheidungen - seit einiger Zeit „Runde Tische“ bemüht, um aus verfahrenen Situationen wieder herauszuführen. Auch dabei ist seitens der als ohnmächtig empfundenen „Stimme des Volkes“, in deren Namen zwar Recht gesprochen, das gelegentlich aber auch augenscheinlich gebrochen wird, sehr genau darauf zu achten, dass die erbetene oder durchgesetzte (sic!) Mitwirkung nicht zu einer Abnick-Position verkümmert oder verwischt wird. Siehe dazu das Informations- und Diskussionspapier der „Initiativen für Bremen“, das im Juli 2010 verabschiedet wurde: „Von der Abnick-Information zur echten Bürger-Mitwirkung“, abrufbar unter: <http://neu.keine-stadtautobahn.de/uploads/Inis/InifuerHB/PositionspapierInisfuerBremen20100730.pdf>

Abschließend: In allen drei Punkten liegt sehr viel ENTWICKLUNGSPOTENTIAL, das auf unterschiedlichen Ebenen entfaltet werden kann. Aufgabe der Politik sollte es sein, darauf hinzuwirken, das nötige Bewußtsein zur Veränderung überkommener Verhältnisse zu wecken, zu schaffen und zu bestärken, **bevor** „die Verhältnisse“ kollabieren oder sich vernunftgeleiteter Regelbarkeit entziehen.