

NACHRUF



Ehrliche Haut: Die Schriftstellerin Angelika Schrobsdorff Foto: dpa

Zum Sterben nach Berlin

Vor zehn Jahren zog sie aus Jerusalem nach Berlin. Hier wollte Angelika Schrobsdorff sterben, wie sie sagte. Ausgerechnet in der Stadt, aus der sie mit ihrer Schwester und ihrer jüdischen Mutter 1938 fliehen musste, um dem mörderischen Rassenwahn des Regimes zu entgehen, dessen treuer Parteigänger ihr preussischer Vater war.

In Bulgarien fanden die Frauen ein gastfreundliches Exil. Dass Schrobsdorff das Land seitdem liebte, ist in ihren Büchern nachzulesen. Besonders in „Grandhotel Bulgaria“, dem Tagebuch einer Wiederbegegnung mit dem Land und der dort verbliebenen Familie ihrer Schwester nach dem Ende des kommunistischen Regimes 1996.

Im Stil launisch amüsant, lebensklug und spöttisch war sie eine sehr genaue Beobachterin, auch ihrer selbst. Damit gewann sie schließlich eine große Leserschaft. Ganz anders als noch 1961. Da stellte sie ihren ersten Roman, „Herren“, vor, der sofort Skandal machte. Nicht nur weil sie darüber schrieb, wie sie im Spiegel ihre eigene Schönheit bewunderte, sondern auch der Vielzahl der Herren wegen, die sie sich als Liebhaber zuschreiben konnte.

1947 war sie 20-jährig nach Deutschland zurückgekehrt und tippte für Johannes Mario Simmel Manuskripte ab, was vielleicht ihre Art Schreibschule war. Auf die „Herren“ folgten „Der Geliebte“ (1964) und „Diese Männer“ (1966), süffisante, stimmige Gesellschaftsprofile der 50er Jahre von einer jungen Frau, die auf ebenso naheliegende wie irritierende Weise von älteren Männern fasziniert war, Männern, die wie ihr Vater Anhänger der Nationalsozialisten gewesen waren.

1971 heiratete sie den Filmregisseur Claude Lanzmann, der damals schon in der Vorbereitung seiner epochalen Dokumentation „Shoa“ (1985) steckte. Nach der Scheidung 1983 zog sie von Paris nach Jerusalem. Sie glaubte, wie sie sagte, „dort eine neue Heimat zu finden“. Letztlich vergeblich. Nicht weniger scharfsichtig, wie sie die junge BRD beschrieben hatte, analysierte sie nun den Staat Israel und den Umgang mit den Palästinensern, den sie missbilligte. 2006 zog sie nach Berlin, wo sie am Wochenende 88-jährig verstorben ist. **BRIGITTE WERNEBURG**

taz.blog

Latin@rama

Aktuelles und Abseitiges aus Lateinamerika

blogs.taz.de



Infrastruktur

Marode Brücken, uralte Gleise, Wege voller Schlaglöcher. Der Bundesverkehrswegeplan soll's richten

269.600.000.000 Euro zu verteilen

VERKEHR Der Bundesverkehrswegeplan legt die Investitionen in Straßen, Schienen und Kanäle für die nächsten 15 Jahre fest. Heute wird er im Kabinett beschlossen. Kritik an zu vielen Investitionen für den Straßenverkehr

AUS BERLIN **HEIKE HOLDINGHAUSEN**

Kennen Sie Deutschland? Im Süden die Berge, im Norden das Meer und dazwischen: Teer.

Damit das Gedicht von Marc-Uwe Kling auch wahr bleibt, gibt es den Bundesverkehrswegeplan, der am heutigen Mittwoch von der Bundesregierung beschlossen wird. Darin bestimmt

Nur potenziell wichtig

■ 740 Meter lang könnten Güterzüge in Deutschland maximal sein. Allerdings nur in der Theorie, denn noch immer sind viele Zugstrecken oder Bahnhöfe nicht auf diese effizienten Züge ausgelegt.

■ Zwar ist der Bau von „Überholgleisen für 740-m-Züge“ im Plan aufgenommen. Aber nur im unverbindlichen Teil des „potenziellen Bedarfs“.

■ Wann werden die Vorhaben wie umgesetzt? Das müsste jetzt schnell geklärt werden, fordert die „Allianz pro Schiene“.

die Große Koalition die Grundlagen für Erhalt und Neubau von Straßen, Schienen und Kanälen für die nächsten 15 Jahre.

In dem Plan hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) Investitionen von insgesamt 269,6 Milliarden Euro für die Infrastruktur veranschlagt, von der Ortsumgehung im baden-württembergischen Grimmelshofen bis zum Rhein-Ruhr-Express, der den Bahnverkehr in Nordrhein-Westfalen schneller machen soll. Erstmals finden sich darin auch Fahrradwege. Der Bund werde sich „im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Fahrradfernstraßen beteiligen“, heißt es in der Kabinettsvorlage, die der Tag vorliegt. Die zu ändernden Grundlagen würden derzeit von der Bundesregierung geprüft.

Als Grundlage für die Investitionen dienen die Prinzipien „Erhalt vor Neubau“ sowie „Engpassbeseitigung in hoch

belasteten Korridoren“. Zu etwa gleichen Teilen sollen sie den geplanten Straßen- und Schienenprojekten zugutekommen. Offenbar konnte Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD) nach einem lauten Einspruch Mitte Juli nun noch eine leichte Umverteilung erwirken, denn ursprünglich hatte Dobrindt den Neubau von Straßen bevor-

Autobahn-Ausbau

■ Der Ausbau der A 52 bei Gladbeck im nördlichen Ruhrgebiet gilt als vordringliche „Engpassbeseitigung“.

■ Per Ratsbürgerentscheid hatte das Städtchen den Ausbau schon abgelehnt, die Einwohner befürchten mehr Verkehr. Das sollte „respektiert werden“, fordert der VCD.

■ Trotzdem enthält der Verkehrswegeplan das Vorhaben; insgesamt sind die staureichen Länder Nordrhein-Westfalen und Bayern vorrangig berücksichtigt worden.

„Eine unbezahlbare Wunsch-dir-was-Liste“

OLIVER KRISCHER, DIE GRÜNEN

zugt. Trotzdem sei der Bundesverkehrswegeplan eine „unbezahlbare Wunsch-dir-was-Liste“ geblieben, kritisierte Oliver Krischer, der für die Grünen im Verkehrsausschuss des Bundestags sitzt. Dobrindt ignoriere alles, was die Bundesregierung in Sachen Klima- und Umweltschutz beschlossen habe. „In Deutschland ist der Verkehrssektor für rund 20 Prozent der energiebedingten Treibhausgasemissionen verantwortlich“, so Krischer, „und gegenüber 1990 ist der Ausstoß an Emissionen sogar noch angestiegen“.

Michael Ziesak, Vorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland, vermisst bei den Bundesfernstraßen eine „Gesamtnetz-

konzeption und -strategie“. Viele Vorhaben würden parallel ausgebaut, teilweise unter der Annahme, dass die jeweiligen anderen Vorhaben nicht realisiert würden.

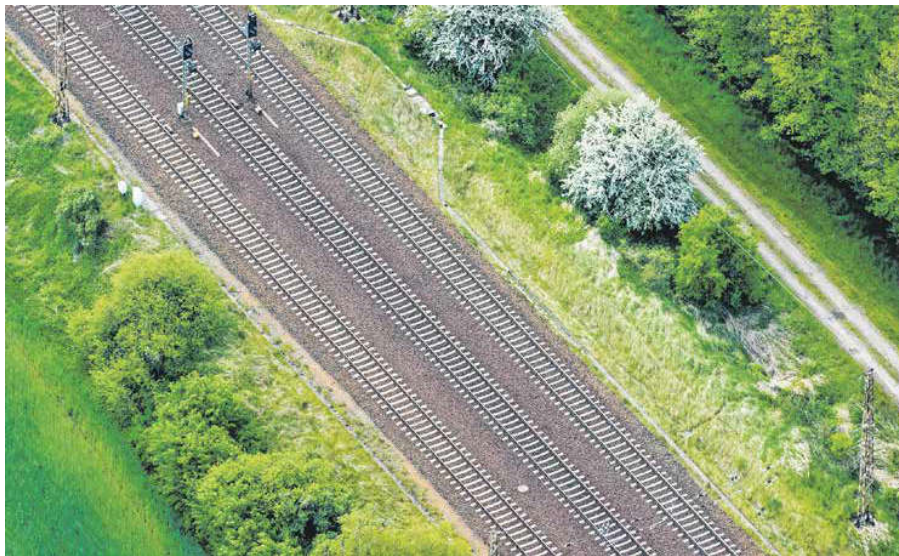
Andreas Geißler, verkehrspolitischer Referent der „Allianz pro Schiene“, kritisiert die „Ungleichbehandlung von Bahn und Schiene“. So heißt es im Plan

Ortsumgehung Premnitz

■ Lokal ein heftiger Aufreger, für den überregionalen Verkehr laut Verkehrswissenschaftlern meist nicht bedeutsam: Ortsumgehungen.

■ Trotzdem hat der Bundesverkehrswegeplan beispielsweise eine Umgehung des Brandenburgischen Ortes Premnitz aufgenommen - zusammen mit etwas mehr als 500 weiteren dieser Verkehrsprojekte.

■ Aus den Planungen müssten sie herausgenommen werden, fordert der VCD - oder der Nahverkehr der Schiene soll hinein.



Ungenügend finanziert? Kritiker bemängeln zu wenig Geld für den Schienenverkehr Foto: Patrick Pleul/dpa

lapidar, Projekte aus dem Bereich des Nahverkehrs würden nicht aufgenommen, „da diese Maßnahmen in die Zuständigkeit der Länder fallen“. Das beziehe sich allerdings nur auf die Bahn, denn die 500 erwähnten Ortsumgehungen hätten überwiegend ebenfalls nur eine regionale Bedeutung - aber eben auf der Straße.

Positiv wertet Geißler geplante Investitionen in den Schienen-Güterverkehr. So würde die Bahnstrecke zwischen Hof und Regensburg elektrifiziert und so als Teil des wichtigen „Ostkorridors“ für Güterzüge nutzbar.

Auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans werden nun konkrete Bedarfspläne erarbeitet, die Ende des Jahres vom Bundestag beschlossen und dann alle fünf Jahre überprüft werden. Darin wird festgelegt, was tatsächlich wann gebaut wird. Und trotz alledem wird ganz am Ende natürlich Marc-Uwe Kling recht behalten:

Aber gibt es noch mehr? Ja genau: Stau.

„Das hat vor allem Symbolcharakter“

RÜCKKOPPLUNG Oliver Rottmann von der Uni Leipzig über die Mitsprachemöglichkeiten der Bürger am Bundesverkehrswegeplan

taz: Herr Rottmann, beim Bundesverkehrswegeplan, den heute das Kabinett verabschieden soll, durften erstmals die BürgerInnen mitreden. Hat das Verkehrsministerium also alles richtig gemacht?

Oliver Rottmann: Es ist auf alle Fälle positiv, wenn die Bürger über die gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren hinaus beteiligt werden. Eine diskursive Bürgerbeteiligung öffnet den Horizont und kann die Akzeptanz von Projekten verbessern. Und man wirkt dem typischen Paradoxon entgegen, nach dem sich die Leute erst dann für Großprojekte interessieren, wenn der Planungsprozess ziemlich weit fortgeschritten ist und Veränderungen teuer werden. Aber natürlich ist es so, dass die Wirkung sehr begrenzt sein wird.

Inwiefern?

Die Bürger haben juristisch kein Entscheidungsmandat, die Einflussnahme ist daher begrenzt. Sie können lediglich ihre Meinung kundtun, und das hat vor allem einen gewissen Symbolcharakter.

Also ist Bürgerbeteiligung in der Form ein Placebo?

So weit würde ich nicht gehen. Es ist schon eine Weiterentwicklung, wenn der Bürger, der ja auch betroffen sein kann, nicht nur informiert wird, sondern die Möglichkeit hat, seine Bedenken oder Vorschläge zu unterbreiten. Die können auch einfließen, auch wenn der Bürger sich rechtlich nicht darauf berufen kann, dass sie Berücksichtigung finden.

Was für Menschen sind das, die sich erfahrungsgemäß an sol-

chen Verfahren beteiligen?

Es sind vor allem Leute, die konkret betroffen sind. Die Sorge haben, dass es Enteignungen gibt oder dass ihr Grundstück entwertet wird. Es gibt aber auch einen harten Kern von Bürgern, die sich immer wieder auf solche Projekte einschließen. Das sind Leute, die eine bestimmte Agenda verfolgen, etwa eine ökologische oder eine sozialpolitische Agenda.

Lassen Sie uns ein paar Details der Beteiligung zum Bundesverkehrswegeplan abklopfen. Es gab sechs Wochen Zeit, um die Einwände zu formulieren. Genau?

Da die Phase nicht gerade in der Haupturlaubszeit lag, finde ich es angemessen. Allerdings sollten die Unterlagen nicht nur in ein bis zwei Stellen pro Bun-

desland ausliegen, und es sollte frühzeitig bekannt gegeben werden, wann sie einsehbar sind. **Stellungnahmen waren über ein Onlineformular und per Brief möglich, nicht aber per Mail oder Fax. In Ordnung?** Ja, damit sollte man die größten Gruppen mitnehmen.

Das Verkehrsministerium will einen Bericht vorlegen, in dem es die Bürgerbeteiligung auswertet. Reicht das, um Menschen ein Feedback zu ihrem Engagement zu geben? Es ist wichtig, die Einwände rückzukoppeln. Wie das dann im Detail aussieht, muss man abwarten.

Für den nächsten Bundesverkehrswegeplan - was würden Sie dem Ministerium aus Herz legen? Um mehr Bürger zu erreichen,

wäre es sinnvoll, das Verfahren interaktiver zu gestalten. Nutzer sollten online in einer Landkarte auf ihre Region schauen können und direkt an der Stelle ihre Anmerkungen hinterlassen. Das würde gleichzeitig die Auswertung für die Behörde erleichtern. **INTERVIEW SVENJA BERGT**

Oliver Rottmann

■ 37, ist Volkswirt und Geschäftsführer Vorstand am Kompetenzzentrum Öffentliche Wirtschaft, Infrastruktur und Daseinsvorsorge an der Universität Leipzig.



Foto: Sven Reichhold