

THESENPAPIER VON RENATE KÜNST, TONI HOFREITER, STEPHAN KÜHN, VALERIE WILMS, BETTINA HERLITZIUS UND DANIELA WAGNER VOM 13. JANUAR 2012

NACHHALTIGE VERKEHRSINFRASTRUKTUR FÜR DAS 21. JAHRHUNDERT

1. DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE HERVORRAGENDE INFRASTRUKTUR.

Deutschland ist als modernes Industrieland auf qualitativ hochwertige Netze angewiesen. Wir Grünen bekennen uns zu einer Infrastrukturpolitik, die Verkehr, Energie und Telekommunikation intelligent auf neue globale Anforderungen ausrichtet und zukunftsfähig macht. Vor dem Hintergrund knapper Staatsfinanzen wollen wir Infrastrukturen klug anpassen und effizient ausbauen.

Die größte Investitionsaufgabe des Staates liegt in der Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur, auf die dieses Thesenpapier im Folgenden näher eingeht.¹ Eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes. Der wachsende Welthandel, insbesondere mit Asien, und der Gütertausch mit unseren europäischen Nachbarn findet überwiegend auf wenigen Hauptkorridoren in einem Kernnetz statt.

¹ Zu den Bereichen Energie- und Breitbandnetze liegen u.a. folgende grüne Initiativen vor: Antrag: "Modernisierung der Stromnetze – Bürgernah, zügig für erneuerbare Energien (Drs. 17/5762) und "Breitband für alle – Deutschland schneller, weiter, besser anbinden (Fraktionsbeschluss vom 28.09.2011)

Dem Erhalt und dem maßvollen Ausbau dieses Kernnetzes ist in den vergangenen Jahren keine Priorität eingeräumt worden. Das wollen wir ändern.

Grünes Leitbild ist eine nachhaltige Mobilität für alle, die die Lasten des Verkehrs, insbesondere Lärm, vermindert. Sie wird den Bedingungen von Klimawandel, schwindenden fossilen Ressourcen, Biodiversitätsverlust und demografischem Wandel gerecht und garantiert sicheren Zugang für alle. Hier muss in den nächsten Jahren mit Verstand und mit Geld viel bewegt werden.

Es kommt allerdings entscheidend darauf an, mehr Ehrlichkeit in der Finanzierung von Infrastruktur zu etablieren. Die EU-Kommission geht davon aus, dass in Europa nur für die Finanzierung eines transeuropäischen Kernnetzes 250 Milliarden Euro bis 2020 investiert werden müssen. Der noch nicht abgearbeitete Bundesverkehrswegeplan für Straße, Schiene und Wasserstraße beläuft sich auf 40 bis 50 Milliarden Euro. Wir Grüne hinterfragen diese Zahlen kritisch. In der Verkehrsszene besteht längst die einhellige Auffassung, dass die Wunschlisten auf EU- und Bundesebene Ausdruck eines überkommenen Infrastruktur-Leitbilds sind, das Masse statt Klasse propagiert. Danach sind neue

Straßen, Schienen und Wasserwege per se gut für das Land, obwohl wir z.B. heute schon über eines der dichtesten Autobahnnetze der Welt verfügen. Auch in der Wissenschaft herrscht Konsens: ein weiterer massiver Ausbau von Straßen schafft keine zusätzlichen Wohlfahrtseffekte und ist in Bau und Unterhalt langfristig nicht finanzierbar. Es kommt vielmehr darauf an, den Bestand zu erhalten und allenfalls gezielt kleinere Netzergänzungen oder Ausbauten von Hauptverkehrskorridoren vorzunehmen. Eine moderne Infrastrukturpolitik investiert in Vernetzung und kluge Übergänge – sowohl im Personenverkehr wie auch in der Logistik.

2. EINE ZUKUNFTSFÄHIGE VERKEHRSPOLITIK MUSS PRIORITÄTEN RICHTIG SETZEN.

Eine zeitgemäße Bundesverkehrswegeplanung muss sich auf die bundesweit wichtigsten Vorhaben konzentrieren anstatt weiterhin regionale Sonderinteressen zu bedienen. Wirtschaft und Regierung auf der einen und NaturschützerInnen und AnwohnerInnen auf der anderen Seite sind nicht mehr die klassische Konfrontation. Der eigentliche Konflikt besteht zwischen der Bundesebene und regionalen Interessenvertretern. So fordert etwa der DIHK längst den gezielten Ausbau der überlasteten Hauptkorridore, während die regionalen IHK weiter lange Wunschlisten aufstellen. Direkt gewählte Bundestagsabgeordnete sollten in Zukunft weniger fragen: Was ist gut für den eigenen Wahlkreis sondern: was braucht das Land?

Neue Verkehrsinfrastruktur ist eine Langfristinvestition. Sie hat eine durchschnittliche Lebensdauer von 40 Jahren. Wir brauchen daher auch eine Infrastrukturfolgenabschätzung, die die Notwendigkeit neuer Infrastruktur z.B. auch vor den Klimaschutz- und Biodiversitätsschutzziele des Jahres 2050 prüft.

Wir Grünen stehen aus Überzeugung Verkehrsprojekten kritisch gegenüber, wenn ihre Finanzierungsgrundlagen und ihr gesellschaftlicher Nutzen nicht nachweisbar sind. Wir wenden uns gegen eine Verkehrspolitik, die weiter in Hinterzimmern festlegt, welche Projekte gebaut werden. Wir wollen eine transparente und damit nachvollziehbare

Prioritätensetzung, die auf unabhängigen Nutzen-Kosten-Bewertungen beruht. Damit stellen wir uns selbstbewusst in die Tradition von hunderten Bürgerinitiativen, die sich gemeinsam mit Umweltverbänden und Grünen gegen die Zubetonierung der Landschaft engagierten. Der lapidare Vorwurf anderer Parteien, eine "Dagegen-Bewegung" zu sein, fällt auf jene zurück. Wir stellen uns gegen eine unbeirrte Fortschrittsideologie, die noch immer Bauprojekte sorglos und vorschnell für "alternativlos" erklärt. Eine moderne Infrastrukturpolitik misst von Verbänden und Bürgerinitiativen entwickelten Alternativen Wert bei und prüft diese ernsthaft. Sie berücksichtigt das Interesse von Bürgerinnen und Bürgern an sinn- und maßvollen Infrastrukturinvestitionen.

3. DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE INVESTITIONSOFFENSIVE FÜR DEN ERHALT DER NETZE.

Eine ehrliche Bestandsaufnahme kommt zu dem Ergebnis: 90 Prozent der notwendigen Verkehrsinfrastruktur sind bereits gebaut, werden aber auf Verschleiß gefahren. Priorität in der Infrastrukturpolitik muss die dringend notwendige Sanierung vieler Strecken und die Beseitigung von Engpässen im Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz haben.

Weil hierfür jenes Geld fehlt, das in teuren Prestigeprojekten vergraben wird, bleiben die bestehenden Verkehrsnetze buchstäblich auf der Strecke. Das gefährdet nicht nur unseren wirtschaftlichen Erfolg, weil schon heute zentrale Verkehrsachsen z.B. zu den Seehäfen überlastet sind und durch unterlassene Sanierung unbrauchbar werden. Das gefährdet auch zunehmend die Verkehrssicherheit. Je länger wir den Infrastrukturerhalt hinauszögern, desto größer wird der spätere Investitionsbedarf. Beispiel: Frostschäden auf Straßen: Werden Frostschäden nicht sofort beseitigt, bilden sich immer größere Schlaglöcher bis die Fahrbahndecke komplett saniert werden muss.

Unstrittig ist: Die Erhaltungsmittel sind viel zu niedrig, um den Substanzverzehr aufzuhalten. Die uneingeschränkte Nutzbarkeit weiter Teile der Netze ist in Gefahr, wenn nicht massiv umgesteuert wird. Schon heute gibt es Autobahnab-

schnitte, auf denen Lkw nur noch 60 km/h fahren dürfen, weil durch die Erschütterungen marode Brücken einstürzen könnten. 46 Prozent der Brücken an Bundesfernstraßen haben die Zustandsnoten "ausreichend" oder schlechter. Allein in NRW sind nur für die allernotwendigsten Brückensanierungen und Erhaltungsmaßnahmen an Autobahnen in den nächsten zehn Jahren drei Milliarden Euro notwendig. Insbesondere für die Erhaltung der Brücken im Bundesfernstraßennetz muss ein mittelfristig ausgelegtes Sanierungsprogramm initiiert werden. Wir Grünen fordern, die Erhaltungsinvestitionen für Bundesfernstraßen bis 2015 auf 3,5 Milliarden Euro pro Jahr zu erhöhen.

Auch die kommunale Verkehrsinfrastruktur weist einen hohen Erhaltungsrückstand auf. Dies gilt sowohl für Straßen wie auch für den ÖPNV. Nach einer Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik von 2008 müssen bis 2020 im kommunalen Straßenbau 162 Milliarden Euro investiert werden und in den ÖPNV 38 Milliarden Euro, der Großteil davon für Ersatzinvestitionen. Der Finanzierungsanteil des Bundes von 1,34 Milliarden Euro nach dem Entflechtungsgesetz wird derzeit zwischen Bund und Ländern verhandelt. Eine Revisionsklausel sieht vor, dass bis 2013 geprüft wird, in welcher Höhe dieser Betrag bis Ende 2019 weitergeführt wird. Gleichzeitig läuft die Zweckbindung für Verkehrsinvestitionen aus. Wir setzen uns dafür ein, dass die Mittel bis 2019 verstetigt werden – unter der Bedingung, dass die Förderrichtlinien eine Priorität für Erhaltungsinvestitionen, die Förderung von Radverkehrsinfrastruktur und den Ausbau des ÖPNV einräumen. Auch danach sollte sich der Bund weiter an der Finanzierung kommunaler Verkehrsinfrastruktur beteiligen. Dafür ist eine Grundgesetzänderung notwendig, da mit der Föderalismuskommission I beschlossen worden ist, dass die Länder nach 2019 allein für die Finanzierung des ÖPNV und der kommunalen Straßeninfrastruktur zuständig sind.

Das Schienennetz ist jahrelang auf Verschleiß gefahren worden, um die Deutsche Bahn AG für die Börse attraktiv zu machen. Seit 2009 überweist der Bund einen Festbetrag von 2,5 Milliarden Euro im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung an die Infrastrukturgesellschaften der

DB AG. Gleichzeitig erwirtschaftet die DB Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur, die allein im Schienennetz bis 2014 auf 1,1 Milliarden Euro angewachsen sollen. Die EU-Kommission hat angekündigt bis Ende 2012 einen Richtlinienvorschlag für eine eigentumsrechtliche Trennung von Netz und Betrieb zu unterbreiten. Dies entspricht unserer langjährigen Forderung. Wir wollen damit sicherstellen, dass Gewinne aus dem Schienennetz nicht weiter zweckentfremdet für die Finanzierung der internationalen Mobilitäts- und Logistikaktivitäten verwendet werden können, sondern vollständig in das Schienennetz reinvestiert werden. Wir Grünen wollen die Investitionen in die Schiene zudem durch Zuschüsse und zinslose Darlehen um eine Milliarde Euro pro Jahr erhöhen.

4. MODERNE MOBILITÄT HEIßT: VERNETZTE ANGEBOTE SCHAFFEN UND LÄRMSCHUTZ AUSBAUEN.

Moderne Infrastrukturpolitik im 21. Jahrhundert setzt auf Vernetzung und verbessert gezielt die Übergänge. Verkehrsinformationen, Leitsysteme und die Abrechnung von Verkehrsdienstleistungen machen das Smartphone zum persönlichen Reiseassistenten. In der Verbindung von Elektromobilität und innovativen Car-Sharing-Angeboten entsteht ein Potenzial für neue Mobilität. Eine Mobilitätspolitik für alle stärkt die Kombinierbarkeit und fördert den Ausbau von ÖPNV und Radverkehr. Wir fordern die Bundesregierung auf, Modellprojekte zur kombinierten Mobilität stärker zu fördern.

Für die Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs liegt die Lösung nicht in Gigalibern. Es kommt darauf an, intelligente Logistikketten zu schaffen, die CO₂-Emissionen wirksam vermindern. Nach wie vor ist die Verlagerung des Güterverkehrs ein leeres Postulat. Wir unterstützen daher das von der EU-Kommission im Weißbuch Verkehr formulierte Ziel, bis 2030 30 Prozent des Güterverkehrs über 300 Kilometer Entfernung von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Nur so wird auch der Verkehr die mittel- und langfristigen Klimaschutzziele einhalten können.

Die Akzeptanz für die Belastungen aus dem Verkehr wird nur dann erhalten bleiben, wenn die Anstrengungen für den Lärmschutz massiv ausge-

weitert werden. Das gilt nicht nur für den Neu- und Ausbau, sondern auch für den Bestand. Wir wollen daher die Mittel für den Lärmschutz an Autobahnen und Schienenwegen auf 400 Mio. Euro pro Jahr verdoppeln und damit ein umfangreiches Lärmsanierungsprogramm innerhalb von 10 Jahren umsetzen.

5. KLUGE INFRASTRUKTURPOLITIK INVESTIERT GEZIELT UND BESEITIGT ENGPÄSSE.

Auf der Straße

Eine Engpassbeseitigung ist nicht notwendigerweise mit Neu- und Ausbau verbunden. Das Land Hessen hat durch ein intelligentes Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen des Verkehrsmanagements, der Verkehrstelematik und des Angebots von Mobilitätsdiensten die Stauzeiten auf dem hessischen Autobahnnetz von 2003 bis 2011 um 80% (!) reduzieren können, ohne dass in diesem Zeitraum in nennenswertem Umfang ausgebaut worden wären.

Wenn diese Potenziale ausgeschöpft sind, müssen Investitionen für Neu- und Ausbau in die Beseitigung von Engpässen in einem neu zu definierenden Kernnetz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen fließen. Dieses Kernnetz besteht aus den am stärksten belasteten Autobahnabschnitten mit einem hohen Lkw-Anteil und hoher Stauanfälligkeit. Diese befinden sich überwiegend in Westdeutschland, da dort Hauptachsen des europäischen Nord-Süd- wie auch des Ost-West-Verkehrs entlanglaufen. Der Ausbau folgender Autobahnabschnitte ist z.B. notwendig, derzeit aber nicht finanziert:

- A 1 Münster-Nord – Lotte/Osnabrück
- A 3 Köln/Mülheim – Kreuz Leverkusen
- A 5 Heidelberg – Frankfurt am Main
- A 6 Nürnberg – Heilbronn
- A 8 Stuttgart/ Karlsruhe – Ulm
- A 7 Göttingen – Salzgitter

Autobahnneubauten wie die A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin, die A 39 von Wolfsburg nach Lüneburg oder die westliche Weiterführung der A 20 über die Elbe bis zur A 28 bei Westerstede (Kü-

tenautobahn) oder die A 100 in Berlin weisen nur einen geringen verkehrlichen Nutzen für das Gesamtnetz auf, der in keinem Verhältnis zu den volkswirtschaftlichen Kosten steht. Der Ausbau der Straßeninfrastruktur in den neuen Bundesländern ist weitgehend abgeschlossen.

AUF DER SCHIENE

Eine falsche Prioritätensetzung allein auf Hochgeschwindigkeitsprojekte und die renditegetriebene Netzpolitik der Deutschen Bahn AG haben in den letzten Jahren zu einem Rückbau von Schienenkapazitäten geführt. Die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene wird so in den nächsten Jahren an fehlender Infrastruktur scheitern. Die Folge im Güterverkehr wäre eine Rückverlagerung von Verkehr auf den Lkw.

Wir Grüne setzen uns daher für eine neue Netzkonzeption ein, die Engpassbeseitigung und einen besseren Netunterhalt an die erste Stelle rückt. Dazu soll als Grundlage für den nächsten Bundesverkehrswegeplan ein langfristiges Zielnetz 2050 mit Zwischenschritten entwickelt werden. Das Zielnetz soll dabei auf einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan (Deutschlandtakt) ausgelegt sein, mit einem deutlich verbesserten Angebot im Personenverkehr, z.B. durch die Realisierung des Rhein-Ruhr-Express (RRX). Der Schienengüterverkehrsanteil an der Verkehrsleistung soll bis 2030 von heute rund 17,5% auf rund 35% steigen, bis 2050 soll der Güterfernverkehr überwiegend auf der Schiene abgewickelt werden.

Beim Schienenausbau hat bei uns der Seehafenhinterlandverkehr Priorität, insbesondere der Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel, der BETUWE-Linie zwischen Emmerich und Oberhausen, des "Eisernen Rheins" sowie der Strecke Stendal-Uelzen und wichtige Knotenausbauten z.B. in Hamburg und Bremen.

AUF DEN WASSERSTRABEN

Entgegen aller Prognosen stagniert der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen. Die Wachstumsprognosen der vergangenen Jahre sind nicht in Erfüllung

gegangen. Der Anteil der Binnenschifffahrt an der Verkehrsleistung ist zwischen 1991 und 2010 sogar von 14 Prozent auf 10 Prozent abgesunken. Deshalb sprechen wir uns für eine sinnvolle Klassifizierung und Priorisierung der Wasserstraßen aus. Wir Grüne wollen die Mittel vorwiegend in den Erhalt sowie den Ausbau der wichtigsten Strecken investieren. Vorrangig sind für uns Maßnahmen am Rhein und Nord-Ostsee-Kanal. Neubauten an Wasserstraßen, deren Nutzbarkeit durch größere Schiffe nicht oder nur sehr begrenzt sinnvoll ist, lehnen wir ab. Statt dessen sollen diese im Sinne des Gewässer-, Biodiversitäts- und Hochwasserschutzes wenn möglich renaturiert werden. Um die Seewasserstraßen besser zu nutzen, muss die Kooperation mit den Seehäfen verbessert werden. Die Verwaltung wollen wir an eine neue Netzstruktur anpassen. Eine Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung muss sich an den realistischen Verkehrsströmen sowie ökonomischen und ökologischen Zielsetzungen orientieren.

6. EINE REFORM DER BUNDESVERKEHRSWEGEPLANUNG GARANTIERT MEHR TRANSPARENZ UND WIRTSCHAFTLICHKEIT IN DER VERKEHRSPOLITIK.

Wir Grüne setzen uns dafür ein, dass noch vor dem nächsten Bundesverkehrswegeplan 2015 ein Vorschlag zwischen Bund und Ländern ausgearbeitet wird, mit dem überwiegend regionale Infrastruktur mit einem finanziellen Ausgleich auf die Länder übertragen werden kann und im Gegenzug die Zuständigkeit für die Flughafen- und Seehafenplanung auf den Bund übergeht. Eine solche Neuordnung würde eine effizientere Neu- und Ausbauplanung begünstigen. Der Bund muss künftig die Planung international und bundesweit bedeutsamer Verkehrswege koordinieren, während die Länder eigenverantwortlich regionale Verkehrskonzepte entwickeln. So sollte z.B. den Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr auch die Verantwortung für die regionale Schieneninfrastruktur übertragen werden.

Zukunftsfähige Verkehrsentwicklung erfordert ein stimmiges Konzept für sämtliche Verkehrswege des Bundes. Die Vorbereitungen für den Bundesver-

kehrswegeplan, der ab 2016 gelten soll, sind eine gute Chance für ein beherztes Umlenken. Dieser Infrastrukturplan muss ein ehrlicher werden, d.h. die enthaltenen Projekte müssen finanzierbar sein. Wir Grünen fordern, dass seine Erarbeitung von vornherein transparent verläuft und die Öffentlichkeit nicht nur zu Umweltfragen einbindet. Die Auswahl von Infrastrukturprojekten muss sich künftig unmittelbar am volkswirtschaftlichen Nutzen, Klima- und Naturschutzbelangen und der demografischen Entwicklung orientieren.

VERKEHRSINFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Die heutigen Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur bewegen sich seit Jahren zwischen 10 und 11,5 Milliarden Euro. Durch Sonderprogramme wie der zusätzlichen Milliarde aus dem im November 2012 beschlossenen "Infrastrukturbeschleunigungsprogramm" oder davor aus den Konjunkturprogrammen kommt es immer wieder zu kurzfristigen Aufstockungen, die aber nur ausgleichen, was vorher in der Haushaltslinie gekürzt worden ist. Hinzu kommen die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz (früher Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG) und Anteile aus den Regionalisierungsmitteln, die in die regionale Schieneninfrastruktur investiert werden. Wir Grüne wollen mit einer Neugestaltung dieser Finanzierungsinstrumente wesentlichen Einfluss auf die Gestaltung der zukünftigen Verkehrsinfrastruktur nehmen.

Es gibt zudem zwei wesentliche Säulen der Nutzerfinanzierung: Zum einen die Einnahmen aus der Lkw-Maut, die rund 4,6 Milliarden Euro ausmachen. Außerdem nimmt DB Netz pro Jahr rund 4 Milliarden Euro Trassenentgelte ein.² Aus einer von der DB AG an den Bund abgeführten Bahndividende von 525 Mio. Euro pro Jahr fließen lediglich 25 Mio. Euro für zusätzliche Investitionen an die DB

² Diese werden allerdings nicht an den Bundeshaushalt abgeführt. Indirekt stammen zwei Drittel dieser Trassenentgelte sogar aus dem Bundeshaushalt, da sie vom Schienenpersonennahverkehr geleistet werden, der über die Regionalisierungsmittel mit rund 7 Milliarden Euro vom Bund subventioniert wird.

zurück, ab 2015 soll die Bahndividende auf 700 Mio. Euro erhöht werden, von denen dann 350 Mio. Euro für zusätzliche Investitionen an die Schiene zurückfließen sollen. Die Nutzungsentgelte für die Wasserstraßen sind vernachlässigbar gering.

Der Erhaltungsrückstand bei allen Verkehrsträgern und die Beseitigung von Engpässen bzw. ein ambitioniertes Ausbauprogramm für den Schienenverkehr erfordern in den nächsten Jahren einen steigenden Finanzierungsbedarf. Die Verkehrsministerkonferenz hat dazu eine "Kommission Verkehrsinfrastruktur" eingesetzt, der u.a. auch der grüne Verkehrsminister Winfried Hermann aus Baden-Württemberg angehört. Wir Grüne wollen konstruktiv an der Erarbeitung von Vorschlägen mitwirken, die Stetigkeit in die Infrastrukturfinanzierung bringen und dabei auch neue Einnahmequellen prüfen. Nutzereinnahmen sollten dabei zweckgebunden für die gesamte Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Getrennte Finanzierungskreisläufe, wie sie die Bundesregierung eingeführt hat, lehnen wir ab, da sie einer integrierten Verkehrspolitik – bei denen die Stärken der Verkehrsträger miteinander verknüpft werden – zuwiderlaufen. Die z.B. durch Lärm oder Umweltverschmutzung entstehenden externen Kosten wollen wir verursachergerecht anlasten, da diese heute – vor allem im Straßenverkehr – von der Allgemeinheit getragen werden. Deswegen müssen wir bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur umsteuern und mit der Internalisierung der externen Kosten zur Kostenwahrheit beitragen.

7. MEHR ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG BEI PLANUNG UND AUSBAU NEUER INFRASTRUKTUR FÜHRT ZU BESSEREN PROJEKTEN UND MEHR AKZEPTANZ.

Moderne Infrastruktur ist dann erfolgreich, wenn sie gesellschaftlich angenommen wird. Wir wollen die Bürgerinnen und Bürger frühzeitiger und umfassender in die Infrastrukturplanung einbinden. Moderne BürgerInnenbeteiligung heißt für uns:

- ein umfassendes Informationsrecht und die leichte Zugänglichkeit von Informationen – gerade über das Internet – zu gewährleisten,
- die Öffentlichkeit in allen Planungsstufen auf Augenhöhe einzubeziehen, angefangen bei der Ermittlung von Bedarfen,
- gesetzliche Vorgaben für die Anwendung informeller Beteiligungsmethoden und alternativer Konfliktlösung für die Verwaltung zu formulieren,
- direktdemokratische Instrumente auf Bundesebene einzuführen und diese Instrumente auf Landes- und Kommunalebene zu verbessern,
- unnötige, insbesondere doppelte, Verfahrensschritte abzuschaffen und langwierige behördliche Bearbeitungszeiten zu vermeiden,
- ein modernisiertes Entscheidungsverfahren einzuführen und die Bürgerbeteiligung in diesem frühen Planungsstadium zu stärken, z.B. auch durch die Einführung eines Klagerechts und
- die Qualität der Rechtsmittel für Bürgerinnen und Bürger wie auch für Nichtregierungsorganisationen zu erhöhen, um Planungsqualität zu sichern.

8. WIR GRÜNE MACHEN INFRASTRUKTUR ZU EINEM SCHWERPUNKT.

Wir Grünen wollen kluge Infrastrukturpolitik zu einem Schwerpunkt unserer politischen Arbeit machen. Was braucht eine Gesellschaft, um sich im 21. Jahrhundert umweltfreundlich bewegen zu können, um erneuerbare Energie überall verfügbar zu haben und um unsere Ideen in Sekundenbruchteilen global kommunizieren zu können? Hierauf konsistente Antworten zu entwickeln, ist eine zentrale gesellschaftliche Aufgabe, um Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit in unserem Land zu erhalten.

Wir werden einen öffentlichen Diskurs über eine intelligente Verkehrsinfrastrukturpolitik mit gesellschaftlichen Stakeholdern führen. Dazu planen wir einen "grünen Mobilitätsgipfel" und eine "Infrastruktur-Tour", die jeweils mit örtlichen Vertretern von Umwelt- und Wirtschaftsverbänden stattfinden soll. Im Frühjahr werden wir ein aktualisiertes Grünes Bahnkonzept vorlegen, im Herbst findet

eine "Straßenbaukonferenz" statt. Vorher wird ein Gutachten erstellt, das die angeblichen Arbeitsplatzeffekte neuer Straßen kritisch hinterfragt. In

Vorbereitung auf den nächsten Bundesverkehrswegeplan entwickeln wir unsere Vorstellungen für einen grünen Bundesmobilitätsplan.