

Mehr Handlungsspielraum für Tempo 30 und Parkraumbewirtschaftung

Städte müssen bei Mobilitätswende mehr entscheiden können

Vor der letzten Bundestagswahl hat die damalige Pressesprecherin der UIP, Julia Poweleit, Bundestagskandidaten verschiedener Parteien zu Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften befragt. Die Antworten wurden in den Ausgaben Juni und Juli 2017 abgedruckt und sind auch auf der Homepage der UIP zu finden. Viel passiert ist in diesem Bereich seitdem nicht, obwohl in einer Broschüre des Bundesumweltamts vom November 2016 bereits alle Vorzüge dieser Geschwindigkeitsbeschränkung dargelegt wurden.

Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität schlagen nun eine kurzfristige Reform des Straßenverkehrsrechts vor. **Hier ihre gemeinsame Presseerklärung:**

Städte und Gemeinden sollen die Mobilität vor Ort leichter nach Zielen wie Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz gestalten können. Das aktuelle Straßenverkehrsrecht sei zu sehr auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet und lasse es nicht zu, dass Kommunen andere Prioritäten setzen. In Zukunft solle es etwa leichter möglich sein, den Verkehr zu beruhigen, Parkraum zu bewirtschaften oder Radfahrstreifen einzurichten. Der Vorschlag basiere auf einem Rechtsgutachten, das im Auftrag der beiden Organisationen von der Kanzlei Becker Büttner Held erstellt wurde.

„Ein neues Straßenverkehrsrecht kann ein Schlüssel für attraktivere Städte sein“, sagt Christian Hochfeld, Direktor von Agora Verkehrswende. „Viele Kommunen haben sich längst vom Leitbild der autogerechten Stadt verabschiedet. Sie wollen Tempo 30 und Nullemissionszonen, mehr Aufenthaltsqualität für Menschen und flexiblere Mobilitätsangebote. Doch die Rechtslage setzt ihnen enge Grenzen. Unser Gutachten zeigt, dass sich das einfach ändern lässt. Eine entschlossene Bundesregierung könnte die Reform rasch auf den Weg bringen.“

Rainer Baake, Direktor der Stiftung Klimaneutralität: „Klimaneutralität geht nur mit einer Mobilitätswende weg vom individuellen Pkw hin zu Rad, Fuß und ÖPNV. Die Flüssig-

keit des Autoverkehrs kann nicht das Maß aller Dinge sein. Das Straßenverkehrsrecht muss in Einklang gebracht werden mit den übergeordneten Zielen des Klima- und Umweltschutzes. Dabei sind die Kommunen zentrale Akteure vor Ort. Dafür brauchen sie unbedingt mehr Handlungsspielraum.“

Autofixierung verhindert Maßnahmen für mehr Sicherheit und Klimaschutz

Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität plädieren im Einzelnen dafür, den Zweck des Straßenverkehrsrechts zu erweitern. Ausdrückliches Ziel des Rechts solle in Zukunft sein, die Sicherheit und Gesundheit von Menschen zu bewahren, das Klima und die Umwelt zu schützen sowie eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung zu ermöglichen. Dafür müssten das Straßenverkehrsgesetz, die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die nachgeordneten Verwaltungsvorschriften angepasst werden.

Zu ändern sei insbesondere Paragraph 45 der StVO, so die Analyse der beiden Organisationen, denn dieser schränkt die kommunalen Verkehrsbehörden in ihrem Handlungsspielraum unnötig ein. Eine Umgestaltung des Straßenraums ist demnach nur erlaubt, wenn eine konkrete Gefährdung nachgewiesen werden kann. Das mache selbst kleinste Neuordnungen für Kommunen sehr aufwendig und rechtlich angreifbar. Grundsätzliche und großräumig wirksame Entscheidungen, die sich am Wohl von Mensch und Umwelt orientieren, seien praktisch unmöglich.

Der Reformvorschlag sieht auch vor, Tempo 30 innerorts zur Regel zu erheben. Geringere Geschwindigkeiten, so die Begründung, würden nicht nur den Ausstoß von Emissionen senken, sondern vor allem für mehr Sicherheit und Ruhe im öffentlichen Raum sorgen. Schließlich sollten Kommunen Sondernutzungserlaubnisse für das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen im öffentlichen Raum erteilen können, weil geteilte Verkehrsmittel ein wichtiges Instrument sind, um den Anteil des privaten Pkw

im Verkehr zu reduzieren. Gleichzeitig müsse klar geregelt werden, wo etwa elektrische Tretroller abgestellt werden dürfen und wo nicht.

Über eine solche kurzfristige Reform hinaus halten beide Organisationen es für notwendig, das Straßenverkehrsrecht grundsätzlich zu reformieren. Da dies jedoch länger dauern würde, sei es zunächst sinnvoll, die kurzfristig möglichen Änderungen umzusetzen.

Kommunale Initiative für angemessene Geschwindigkeiten

Dass Kommunen großes Interesse daran haben, angemessene Geschwindigkeiten selbst festzulegen, zeigt eine neue Initiative von den für Mobilität und Verkehr zuständigen Beigeordneten aus den Städten Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm. Die Initiative bekennt sich zur Mobilitätswende und fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten. Die Initiative wurde am 6. Juli bei einer Online-Veranstaltung von Agora Verkehrswende und dem Deutschen Städtetag gestartet.

Regelungsvorschlag und Rechtsgutachten

Der Vorschlag von Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität mit dem Titel »Mobilitätswende vor Ort. Vorschlag für eine kurzfristige Reform zur Stärkung kommunaler Handlungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht« sowie das Rechtsgutachten der Kanzlei Becker Büttner Held »Sofortprogramm Mobilitätswende. Stärkung kommunaler Handlungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsrecht« stehen unter www.stiftung-klima.de und www.agora-verkehrswende.de kostenlos zum Download zur Verfügung.

Eine Erklärung der kommunalen Initiative für lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten ist online verfügbar unter www.agora-verkehrswende.de/veranstaltungen/lebenswerte-staedte-durch-angemessene-geschwindigkeiten.

Dr. Philipp Prein,

Agora Verkehrswende, Leiter Kommunikation

Über Agora Verkehrswende

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation. Ziel des Thinktanks ist es, wissenschaftlich fundierte und politisch umsetzbare Wege zu einem klimaneutralen Verkehrssystem aufzuzeigen.

Über die Stiftung Klimaneutralität

Die Stiftung Klimaneutralität entwickelt in enger Kooperation mit anderen Denkfabriken sektorübergreifende Strategien für ein klimaneutrales Deutschland. Auf der Basis von guter Forschung will die Stiftung informieren und beraten – jenseits von Einzelinteressen.

Die eingangs erwähnte Broschüre des Umweltbundesamtes ist auf der Homepage der UIP zu finden. www.uip-online.de/tempo-30-innerorts/

Heizkraftwerk Altenstadt

UIP stellt Fragen und wartet seit Anfang Mai auf eine Antwort

Den im folgenden abgedruckten Brief hat Prof. Dr. Gerhard Kral in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Umweltinitiative Pfaffenwinkel e. V. am 5. Mai 2021 an die Regierung von Oberbayern geschickt. Eine Antwort ging bis Ende Juli nicht ein.

Betrifft: Biomasseheizkraftwerk der Heizkraftwerk Altenstadt GmbH & Co KG – Erweiterungspläne und Genehmigungsverfahren

Sehr geehrte Regierungspräsidentin, sehr geehrte Frau Els.

Aus den Lokalmedien (Schongauer Nachrichten, Kreisbote) war ab Ende März in mehreren Ausgaben (z. B. 22.03.21, 31.03.21, 03.04.21, 16.04.21, 23.04.21) zu entnehmen, dass die Regierung von Oberbayern als zuständige Genehmigungsbehörde die Baumaßnahmen zur Erweiterung des Biomasseheizkraftwerkes Altenstadt genehmigt hat. Demnach liegt eine vorzeitige Zulassung der zur Änderung der Anlage notwendigen Baumaßnahmen vor, um in Zukunft Ersatzbrennstoffe zu verbrennen.



Schild mit der Forderung der UIP bei einer Demo gegen die Zulassung von Ersatzbrennstoffen aus Müll

Obwohl die UIP Umweltinitiative Pfaffenwinkel e.V., Arbeitskreis Müll, die Aktionsgemeinschaft gegen die Müllverbrennung Altenstadt und mehrere Einzelpersonen gegen die Erweiterungspläne umfangreiche schriftliche Einwendungen erhoben und mehrfach ein öffentliches Verfahren mit Erörterungstermin gefordert haben, wurde niemand aus diesem Kreis über die Genehmigung informiert. Auch Nachfragen zum Stand des Verfahrens blieben bisher unbeantwortet.

- Es ist uns ein dringliches Anliegen, nähere Informationen über den Sachstand in dieser Angelegenheit zu erhalten.
- Ist mit der erteilten Baugenehmigung auch die vielfach erhobene Forderung nach einem öffentlichen Anhörungsverfahren endgültig abschlägig entschieden?
- Wann kann die Änderungsgenehmigung erwartet werden?
- Welche Auflagen enthält der Genehmigungsbescheid, insbesondere in Bezug auf das besondere Emissionsschutzbedürfnis der Stadt Schongau, die diesbezüglich Klage vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingereicht hat (Schongauer Nachrichten vom 23.04.21)?

Für die entsprechenden, klärenden Angaben wären wir Ihnen als Genehmigungsbehörde im Sinne eines offenen und transparenten Verfahrens sehr verbunden. Die Ermöglichung der Einsichtnahme in die Genehmigungsbescheide wäre natürlich sehr hilfreich und käme unserem Anliegen in besonderer Weise entgegen.

AKW Weltbilanz 1. Halbjahr 2021

3 AKW eingeschaltet – 1 AKW abgeschaltet – 2 neue Baustellen

Die Zahlen der Internationalen Atomenergie Agentur (IAEA) für das erste Halbjahr 2021 zeigen erneut keine Wiederbelebung der weltweiten Atomkraft. Zwar wurde nur ein AKW endgültig abgeschaltet und drei neue eingeschaltet, doch das entspricht dem seit Jahren zu beobachtenden Trend:

Mit geringen Schwankungen werden ähnlich viele endgültig abgeschaltet wie neue eingeschaltet, wie AKW-Baustellen begonnen. Die seit Jahren häufig angekündigte Wiederbelebung der weltweiten Atomkraft findet nicht statt. So wurden in den letzten fünf Jahren (2017 – 2021) insgesamt 27 AKW in Betrieb genommen, 32 abgeschaltet und 21 AKW-Baustellen begonnen.

IEA Zahlen für 2020:

AKW +0,4 GW, Wind +114 GW, Solar +135 GW
Ganz anders sieht das Bild bei den Erneuerbaren Energien aus. So stieg im Jahr 2020 die Leistung der weltweiten Atomkraft um 0,4 Gigawatt (GW, 1 Million Kilowatt). Doch laut Internationaler Energieagentur (IEA) v. 11.5.21 die von Solar um 135 GW und die der Windkraft um 114 GW. Längst ist der Strom aus neuen Solar- und Windenergieanlagen erheblich preiswerter als der aus neuen

Atomkraftwerken. Und da sind in der Regel die Folgekosten der Atomgefahren und des Atommülls nicht einmal einkalkuliert.

Deutschland fiel bei der Energiewende weit zurück

Im Weltvergleich ist allerdings bei der Energiewende Deutschland weit zurückgefallen. Vor zehn Jahren lagen wir beim Solar- und beim Windausbau noch in der Spitze. Heute entfallen nur noch wenige Prozente des weltweiten PV- und Windkraftausbaus auf Deutschland. Dies ist hauptsächlich eine Folge der Ausbaubremse von Peter Altmaier und seinen Unions-Kollegen.

Bis spätestens Ende 2021 müssen in Deutschland drei weitere AKW abgeschaltet werden: Brokdorf, Grohnde und Gundremmingen. Doch Deutschland, speziell Süddeutschland, versagt beim Ausbau der Alternativen Photovoltaik und Windkraft. So wird der Süden immer abhängiger von Stromimporten und nutzt nicht ausreichend den PV- und Windstrom, der im Süden aus neuen modernen Anlagen für 4-8 Cent je Kilowattstunde erzeugt werden kann.

Raimund Kamm, Vorstand

FORUM Gemeinsam gegen das Zwischenlager und für eine verantwortbare Energiepolitik e.V.
Augsburg - Dillingen - Günzburg - Heidenheim - Ulm

» Vor 33 Jahren «
Ein Blick zurück
auf die Historie der UIP
von Hans Schlütz

August 1988

Schon wieder eine gemeinschaftsfördernde Aktion: Die UIP veranstaltet eine Radltour auf den Brunnenkopf.

Zum ersten Mal auch in der Diskussion die Wasserversorgung des Steingadener Ortsteils Riesen. UIP-Mitglied B. J. Keller und seine Mitstreiter beginnen einen mehr als 30-jährigen Kampf zum Erhalt ihrer Wasserversorgung.

Großer Aufreger ist die umfangreiche Ablagerung von Schlacken aus der Schongauer Papierfabrik durch die Firma Riebel in die Kiesgruppe beim Peitinger Ortsteil Lamprecht. Nach zahlreichen Beschwerden, auch von der UIP, wird das Material untersucht und daraufhin die Ablagerung im Einzugsbereich der Peitinger Wasserversorgung behördlich untersagt. Ein Fazit des Vorgangs gezogen von OHA-Redakteur Günther Scheyball: „Die Verursacher von Abfallprodukten ... fühlen sich für ihren Abfall nicht verantwortlich, sondern schieben die Verantwortung an »Entsorgungsunternehmer« weiter.“

Frage: Hat sich an der Abfallproduktverantwortung inzwischen etwas geändert, oder »entsorgen« sich auch heute noch Unternehmen auf ähnliche Weise?

Bayern bald Schlusslicht?

PRO BAHN sieht Handlungsbedarf bei Reaktivierung von Eisenbahnen

Bayern droht beim Bahnausbau zum Schlusslicht zu werden, so fasst der Fahrgastverband PRO BAHN den bayerischen Bahnreaktivierungstag am 24. Juli zusammen. Dort diskutierten Politiker und Vertreter von Reaktivierungsinitiativen auf Einladung des Fahrgastverbandes über ihre Erfahrungen bei der Wiederbelebung von Bahnstrecken.

So unterschiedlich die Ausgangslagen bei den Bahnstrecken auch sind, von unbefahrenen Trassen bis zu ehrenamtlich betriebenen Touristikbahnen, haben die Teilnehmer u. a. folgende Hürden für die Wiederbelebung von Bahnstrecken in Bayern identifiziert:

1. Bahnreaktivierungen in Bayern sind bis auf wenige Fälle nur mit hartnäckigem, bürgerschaftlichen Engagement und Ehrenamt möglich. Aufgabenträger, Verwaltungen und Staatsregierung bieten bestenfalls nur wenig Unterstützung, oftmals aber auch offene Ablehnung. Ehrenamtliche berichten von einem oft jahrelangen zermürbenden Kampf gegen aufgestellte verwaltungsrechtliche Hürden und Bedenkenträ-

ger bis hin zu offenen, teils auch persönlichen Anfeindungen aus der Politik.

- Die bayerischen Reaktivierungskriterien sind in der Praxis eher ein Instrument zur Verhinderung. Sie passen nicht zu den Herausforderungen vor Ort, und rechnen den Nutzen der Bahnstrecken klein. Das Kriterium von mindestens 1000 Fahrgästen ist unangemessen für die Situation außerhalb der Ballungsräume und widerspricht der Gleichheit der Lebensverhältnisse, wie auch die Enquetekommission im Landtag festgestellt hat (Drucksache 17/19700).
- In vielen Fällen weigert sich der Freistaat Bayern, das Potenzial für eine Strecke ernsthaft ermitteln zu lassen, da als Voraussetzung für die Untersuchung eine vorbehaltlose Zustimmung aller betroffenen Gebietskörperschaften ist. Diese sollen frühzeitig zustimmen, wenn noch nicht bekannt ist, auf was sie sich genau damit einlassen. Hier fordern die Initiativen, dass künftig die Potenzialanalyse bereits dann durchgeführt wird, wenn eine Mehrheit der Landkreise dies unterstützt. Die verbindliche Entscheidung der kommunalen Ebene sollte erst nach Vorliegen der Potenzialanalyse nötig sein.
- Bayern ruft die vorhandenen Bundesmittel für den Schienenverkehr nicht ab, da die Voraussetzungen hierfür nicht geschaffen werden. Der Bund legt auf jeden investierten Euro nochmal vier Euro drauf – wenn man konsequent die Bundesfinanzierung abrufen würde. Gehindert werden die Bahnunternehmen u. a. deshalb, da es im Gegensatz zu anderen Ländern keinen Landesfördertopf für Infrastruktur-



FOTO: Martin Kayser

Auch auf der Fuchstalbahn von Landsberg nach Schongau gibt es Personenverkehr bisher leider nur bei Sonderfahrten



Verantwortlich für Seite 6, 7 und 8:

Renate Müller (V.i.S.d.P. und Autorin aller nicht namentlich gekennzeichneten Artikel)

86956 Schongau

Tel: 08861 4912

rena-mueller@t-online.de

Internet: www.uip-online.de

Satz und Layout:

Jürgen Müller, j.mueller6@gmx.net

Arbeitskreis Fuchstalbahn

Mittwoch, 1. September 2021, 19:00 Uhr

beim Lechwirt

(Lechvorstadt 2, Schongau)

finanzierung gibt. Eine Kreditfinanzierung scheitert daran, dass Bayern keinen direkten Vertrag mit dem Infrastrukturbetreiber abschließen möchte, und daher die Sicherheit für die Kreditgeber mit der in Aussicht gestellten Bestellung von Zugleistungen nicht ausreichend ist.

Nach Auffassung von PRO BAHN-Landesvorstand Dr. Lukas Iffländer hat der bayerische Bahnreaktivierungstag klar gemacht, an welchen Stellen die Hebel angesetzt werden müssen, um das bayerische Schienennetz wieder in die Region zu bringen. Das betrifft insbesondere eine Überarbeitung der Reaktivierungskriterien, aber auch die Bereitstellung geeigneter Finanzierungswerkzeuge. „Wir bedanken uns bei den vielen ehrenamtlich Engagierten und Initiativen in Bayern, die mit viel Ausdauer und Geschick wertvolle Bahninfrastruktur vor der Zerstörung retten und der Gesellschaft so einen unglaublich wertvollen Dienst leisten“, so Iffländer abschließend.

Pressemitteilung Pro Bahn

Die Umweltinitiative Pfaffenwinkel e.V. ist ein gemeinnütziger Verein.

Alle Spenden sind also steuerlich abzugsfähig.

Spendenkonto: Sparkasse Oberland · IBAN: DE89 7035 1030 0000 1099 00 · BIC: BYLADEM1WHM

Tel.: 0 88 61 / 25 97 99 5
Fax: 0 88 61 / 25 67 99 6

Bio im Lech-Ammer-Land
naturmarkt
Peiting

Öffnungszeiten

Mo – Fr: 7:30 – 19:00 Uhr
Sa: 7:30 – 13:00 Uhr

info@naturmarkt-Peiting.de
www.naturmarkt-Peiting.de
Freistraße 2 · 86971 Peiting

Shopping im grünen Bereich

LayArt vielseitig kreativ

Leistungen

COMPUTERSERVICE à la LAYART
HOMEPAGE · HOSTING
SATZ / LAYOUT · DESIGN · WERBUNG
AUDIO · VIDEO

Kontakt

JÜRGEN MÜLLER · AMSELSTR. 31 · 86956 SCHONGAU
TEL.: 08861 900398 · INFO@LAYART.ORG