Terminkalender

Weitere Termine für ganz OWL unter www.erwin-event.de

Partys

Paradance, Party nicht nur für Menschen mit Behinderung, 18.00, Weberei, Bogenstraße 1-8, Tel. (05241) 23 47 80.

Kino

BAMBI, Tel. 23 77 00
Freibad (ab 12 J.), 20.00.

FILMWERK, Tel. 9 98 58 00
After Forever (ab 12 J.), 15.00 / 17.00 / 19.45 / 23.00. **Alle für Ella** (ab 6 J.), 15.00 / 17.30 / 19.45. **Beast – Jäger ohne Gnade** (ab 16 J.), 23.00. **Bibi & Tina – Einfach Anders** (ab 0 J.), 14.30. **Bullet Train** (ab 16 J.), 19.30 / 22.30. **DC League of Super-Pets** (ab 6 J.), 14.45 / 17.10. **Der Gesang der Flusskrebse** (ab 12 J.), 16.45 / 19.30. **Die Känguru-Verschwörung** (ab 6 J.), 14.15 / 17.45 / 20.15 / 23.00. **Jurassic World 3: Ein neues Zeitalter** (ab 12 J.), 14.15. **Mein Lotta-Leben 2 – Alles Tschaka mit Alpaka** (ab 6 J.), 14.30. **Minions 2: Auf der Suche nach dem Mini-Boss** (ab 6 J.), 14.45 / 17.15. **Nope** (ab 12 J.), 22.30. **Orphan: First Kill** (ab 16 J.), 20.30 / 22.45. **Over & Out** (ab 12 J.), 16.45. **Spider-Man: No Way Home – The More Fun Stuff Version** (ab 12 J.), 19.30. **The Black Phone** (ab 16 J.), 22.45. **Top Gun: Maverick** (ab 12 J.), , 17.30 / 20.00 / 22.45.

Freizeit

Aktionstage Heimat shoppen Gütersloh, Innenstadt.
BBQ Street Food Festival OWL 2022, 17.00 – 22.00, Grillstar.de, Berliner Str. 504.
Feierabend-Bingo, Moderation David Szymura alias Ingo B., 19.30, Weberei, Bogenstraße 1-8, Tel. (05241) 23 47 80.

Märkte

Wochenmarkt Avenwedde, 14.00 – 18.00, Gelände Altewischer, Alte Spexarder Straße.
Wochenmarkt Isselhorst, 14.00 – 18.00, Kirchplatz, Isselhorst.

Musik

Freitag 18: Rawsome Delights, 18.00, Dreiecksplatz, Königstraße.
Seltaebs, 19.00, Blue Fox, Biergarten, Wiedenbrücker Str. 36.

Klimawoche Gütersloh

Aufstellung des Grünen Zimmers, Vorstellung des Förderprogrammes Dachbegrünung, 10.00 – 16.00, Rathausplatz, Berliner Straße 70.
Dein Müll gehört dir, Street-Art-Projekt des Fachbereichs Umweltschutz zur Klimawoche, Berliner Platz.
Dinge länger nutzen: Leihen – Reparieren – Tauschen, Ausstellung, Stadtbibliothek, Schaufenster, Blessenstätte 1, Tel. (05241) 2 11 80 67.
Fahrradtour Critical Mass, lockere Radrunde auf den Straßen der Stadt, 17.00, Rathaus, Berliner Str. 70.
Geht Klimaschutz mit neuen Straßen? Vortrag und Diskussion mit Werner Reh, Arbeitskreis Verkehr beim BUND, 19.30, Bambi Kino, Bogenstraße 3, Tel. (05241) 23 77 00.
Glänzende Aussichten – Karikaturenausstellung, 11.00 bis 19.00 in der Stadtbibliothek und vormittags im Städt. Gymnasium.
Insekten ganz nah, Fotoausstellung des BUND zur Klimawoche, 8.00 – 12.00, Stadthalle Gütersloh, Friedrichstr. 10, Tel. ((05241) 86 42 44.
Autofrei zur Schule, Sperrung der Moltke- und Schulstr. für den Durchgangsverkehr, 7.30 – 8.45.
Parkplatz wird Malplatz, Grundschule Pavenstädt, Pavenstädter Weg.
Königlich – Menschlich – Würdig, Ausstellung zur Klimawoche, 15.00 – 17.00, St. Pankratius Kirche, Unter den Ulmen 12.
Mobilitäts-Quiz zur Klimawoche, Pättken zwischen Schul- und Moltkestr..
Perspektivwechsel, Draußenausstellung der Verkehrswende Gütersloh an verschiedenen Standorten, Info unter *www.klimawoche-guetersloh.de*
Pflanzentauschbörse zur Klimawoche, Weberei, Webereiterrasse, Bogenstraße 1-8, Tel. (05241) 23 47 80.
Wiederverwendung – der Beitrag eines Sozialkaufhauses zum Anfassen und Ausprobieren, 10.00 – 18.00, Gebrauchtwarenkaufhaus Fundus, Wilhelmstr. 31.

Tinlickers bei Wapelbeats

■ **Gütersloh.** Bei den letzten Wapelbeats dieses Jahres tritt am Samstag, 10. September, von 16 bis 23 Uhr Tinlicker auf. Das Utrechter Duo ist spätestens seit seinem Welterfolg „Because you move me“ nicht mehr aus der internationalen Clublandschaft wegzudenken und präsentiert auf seinem neuen Album erneut eine gelungene Mischung aus zutiefst emotionalen Tracks und progressiven Dancefloor-Hymnen. Zahlreiche Releases auf Armada, Ajunadeep und mauStrap sprechen Bände. Einlass ab 16 Jahren. Tickets kosten online 10 Euro, an der Abendkasse 12 Euro.

„Seltaebs“, „Vansome“ und „Point of the Compass“ im Blue Fox

■ **Gütersloh.** Im Blue Fox gibt es dieses Wochenende sowohl am Freitag, 9. September, als auch am Samstag, 10. September, Konzerte im Biergarten. Am Freitag kommen die Seltaebs aus Bielefeld. Einlass ist um 18 Uhr, Konzertbeginn gegen 19 Uhr. Der Eintritt beträgt 15 Euro. Die Gäste erwartet ein wilder Coverabend mit bester Unterhaltung. Die drei Musiker nehmen sich selbst nicht zu ernst, haben Spaß an dem, was sie tun, und sind allesamt großartige Musiker.

Am Samstag gibt es sogar ein Doppelkonzert. Mit Vansome und Point of the Compass. Einlass ist 18 Uhr, Beginn 19 Uhr der Eintritt beträgt 10 Euro. Den Anfang macht Lea mit ihrer Band Point of the Compass. Die Besucher erwartet gefühlvoller Folk-Pop mit Texten rund um Liebe und Reisen. Danach wird es etwas lauter. Vansome werden im Biergarten feinsten Indie-Rock servieren. Die vier Jungs haben sich im Blue Fox gegründet und hier auch ihre Debüt EP entstehen lassen. Schlagzeuger Lukas Müller ist auch noch gebürtiger Gütersloher. Ihre großen Idole sind: Pinegrove, Depeche Mode, Arctic Monkeys, Joy Division, Foals, Wavves, Phoebe Bridgers, Giant Rooks, Modern Baseball und Japanese Breakfast. Zwei großartige Bands, die mit abwechslungsreicher Musik durch den Abend begleiten. Tickets gibt es mit einer verbindlichen Tischreservierung unter Tel. (0 52 41) 5 17 90, per E-Mail an *konzert@blue-fox.de* oder an der Abendkasse.

„Straßenbaupolitik verfehlt Klimaziele“

Werner Reh, verkehrspolitischer Experte des BUND, sagt, dass die bisherige Politik versagt hat. Im *NW*-Gespräch nennt er die Ursachen und zeigt für Gütersloh Möglichkeiten auf, wie es besser laufen kann.

Irrelevant, klimaschädlich: So bezeichnet Werner Reh den geplanten Ausbau der B 61 zwischen Bielefeld und Gütersloh. Foto: Christian Weische

Herr Reh, bis 2030 müssen im Verkehrssektor 270 Millionen Tonnen CO_2 eingespart werden. Sehen Sie in der aktuellen Verkehrspolitik des Bundes einen Ansatz, dass das gelingen könnte?

WERNER REH: Ich sehe einige Ansätze, dass es mit Sicherheit misslingen wird. Der Bundesverkehrswegeplan zerstört jede Chance, dieses Ziel zu erreichen. Zum ersten, weil durch den Straßenbau sehr viel Energie verbraucht wird: Stahl, Beton, Kies und was da noch alles herein fließt. Das ist für die Öko- und Klimabilanz katastrophal. Das zweite: Der Bundesverkehrswegeplan sieht keine Verlagerung auf die Schiene vor. Man hört und liest zwar davon, aber de facto geht der Plan von der Annahme aus, dass der Anteil des Straßenverkehrs steigen wird bis 2030. Es gibt also weder eine Strategie zur Verkehrsverlagerung noch eine zur Verkehrsvermeidung. Im Gegenteil handelt es sich um einen Anti-Klimaschutzplan, denn allein schon dieser Plan macht das Erreichen der Klimaziele unmöglich. Und die Verkehrsprognose 2040 wird den falschen Trend fortschreiben.

Wie wird eigentlich ein Bundesverkehrswegeplan aufgestellt? Was sind die Kriterien? Wer wirkt daran mit?

Supergute Frage *(lacht)*. Die Antwort: Es gibt keine Kriterien. Das Ganze ist eine Wunschliste. Die Länder, Kommunen und Institutionen wie die Industrie- und Handelskammern werden aufgerufen, ihre Projekte nach Berlin zu melden. Dann werden diese Anmeldungen durch ein Computermodell genudelt. Am Ende weist dieses Modell ein Prozent der Einwendungen mit „Kein Bedarf“ aus, für die restlichen 99 Prozent wird ein Bedarf angezeigt. Das gilt aber nur für den Straßenbaubereich. Für den Schienenverkehr ist das viel schwerer, Projekte in den Bedarf zu kriegen. Es ist also ein Wunschkonzert, das da gemacht wird. Es gibt keinen Plan, an dem nach bestimmten Kriterien ersichtlich wäre, welches Netz wir wirklich brauchen, welche Ziele wir haben und wie wir die mit einer rationalen Infrastrukturplanung erreichen können.

Was müsste man denn am dringendsten korrigieren?

Man müsste Ziele und Kriterien aufstellen und danach Netze und Projekte prüfen. Die Krux ist die Nutzen-Kosten-Analyse als zentrales Bewertungskriterium. Diese überbewertet Zeitgewinne massiv. Über die wird dann angezeigt, dass ich durch eine bestimmte Straßenbaumaßnahme ein paar Minuten schneller bin, weil weniger Stau da ist. Aber in ein paar Jahren ist der Stau auch dort zu sehen, weil Straßen mehr Verkehr nach sich ziehen. Das ist der Rebound-Effekt. Bei Gütersloher Projekten ist es so, dass 70 Prozent der eingerechneten Nutzenfaktoren aus Zeitgewinnen entstehen. Das ist ja auch klar. Durch solche Zeitgewinne, die monetarisiert werden, kriegt man jedes Straßenbauprojekt schön gerechnet. Gleichzeitig werden zwölf von zwölf im Verkehrswegeplan formulierten Umweltziele gerissen.

Welche Ziele sind denn im Bundesverkehrswegeplan vorgegeben?

Die vorgegebenen Ziele sind eigentlich gut. Da steht drin: die Reduktion von CO_2, die Reduktion von Schadstoffen, höhere Lebensqualität in den Städten, Begrenzung des Flächenverbrauchs, Schutz der Biodiversität. Doch keines dieser Ziele wird erreicht. Deshalb halten wir den Bundesverkehrswegeplan für eine komplette Fehlplanung.

Um welche Zeitgewinne in welcher Dimension geht es überhaupt?

Es geht vor allem um Zeitgewinne für private Pkw. Schauen wir uns die Gütersloher Projekte an. Im Plan stehen da für die B 61 im Durchschnitt Zahlen von 20.000 Kfz pro Tag. Davon sind 18.000 private Pkw, 2.000 sind Lkw, die durch die geplante Baumaßnahme zehn Minuten sparen. Bei 18.000 privaten Kfz pro Tag werden 3.000 Stunden täglich gespart. Jede Stunde Zeitgewinn wird mit einer Summe zwischen 8 und 25 Euro veranschlagt, der Durchschnitt beträgt etwa 13 Euro. Die 3.000 Stunden werden also mit 13 Euro multipliziert, dann mit 365 für die Tage im Jahr sowie einer angenommenen Lebenszeit des Straßenoberbaus von 25 Jahren. Das ergibt eine Summe von 400 Millionen Euro Nutzen. Davon kann ich 50 Kilometer Straße bauen, so lang ist der Abschnitt aber gar nicht. So werden die Projekte „rentabel“ gerechnet.

Also sind es private Autofahrten, die jedes Projekt nach dieser Ermittlungsmethode notwendig und rentabel machen?

Ja. Ich hätte kein Problem damit, wenn man die Zeitgewinne im Geschäftsreiseverkehr anrechnet oder auch die für Lkw. Ich habe deshalb die privaten Fahrten genommen, weil die allein schon alle anderen Kriterien übertrumpfen und damit jede Straße rechtfertigen können.

Was wäre die richtige Strategie?

Eigentlich müsste von oben nach unten geplant werden, um zu sehen: Wo brauchen wir Straßen, wo brauchen wir Schienen, was macht man mit der Binnenschifffahrt? Das wäre die richtige Vorgehensweise. In Realität lässt man viele Projekte anmelden mit dem Ziel, dass es der Straßenbauindustrie gut geht und damit wir in Zukunft noch mehr mit Autos fahren. Und der Lokalpolitiker, der sich dafür einsetzt und in Berlin antichambriert, ist der Held, weil er es ja gar nicht bezahlen muss, sondern der Bund. Viel anmelden hilft also viel, wenn 99 Prozent als Bedarf anerkannt werden, ein Großteil davon sogar als „vordringlicher Bedarf“. Dabei sind die meisten der angemeldeten Projekte bis 2030 gar nicht finanziert, allenfalls ein Viertel davon.

Könnte dadurch, die Klimaziele im Verkehr einzuhalten, nicht neuer Druck entstehen, die Kriterien neu zu fassen?

Ja, denn jetzt müssen verbindliche Klimaziele in den Plan aufgenommen werden. Das könnte zum Gamechanger werden, wenn man konsequent Klimaschutzziele auf den Straßenbau anwendet wie in Österreich. Dort sind von 16 Straßenbauprojekten im „Klimacheck“ mehr als die Hälfte entweder gestrichen oder mit der Auflage nach klimaverträglicher Alternative versehen worden.

Der Bund führt im Vorfeld von Baumaßnahmen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durch. Ist die nicht ausreichend?

Die hat Null Komma Null Wirkung, weil sie bisher nicht genutzt wird, um Alternativen zu prüfen. Deshalb kann man heutzutage Biotope erheblich beeinträchtigen oder anschneiden. Die vordringlichen Fernstraßenprojekte bis 2030 beeinträchtigen über 90 der wertvollsten Gebiete in Deutschland erheblich.

Sind denn die möglichen Umweltschäden durch einen Straßenneubau auch verzeichnet?

Die Umweltschäden sind im Umweltbericht akribisch dargestellt. Auch die Klimaschäden. Letzter wurden aber falsch bewertet. Denn es wird nur der Betrieb einer Straße berechnet und nicht alle Lebenszyklus-Emissionen, die durch den Bau und den Betrieb einer Straße entstehen. Diese Daten stehen übrigens auf der Seite *www.bvwp-projekte.de*. Da steht dann auch, dass durch den vierspurigen Ausbau der B 61 von Gütersloh nach Rheda-Wiedenbrück 6.400 Tonnen CO_2 emittiert werden. Macht in 25 Jahren 200.000 Tonnen CO_2. Und dann frage ich mich: Wie gleicht ihr das denn aus? Wollt ihr den Güterslohern das Warmduschen verbieten? Rechne ich das nur auf die vordringlichen Projekte des Bundesverkehrswegeplan auf 25 Jahre hoch, macht das zusätzliche 30 bis 35 Millionen Tonnen CO_2. So wird man die Klimaziele im Verkehr nicht erreichen.

Das Geld kann nur einmal ausgegeben werden, die Flächen sind begrenzt, Klimaschutz unerlässlich: Worauf sollte sich der Verkehrswegeplan aus Ihrer Sicht konzentrieren?

Wir fordern, dass man nur klimaneutrale Projekt baut und die anderen Projekte umplant, dass sie klimaneutral werden. Das bedeutet konkret, dass man viele Bahnprojekte baut und – falls überhaupt – nur ganz wenige Straßen. Und zwar dann solche Straßenprojekte, die zur Verkehrssicherheit beitragen oder städtebaulich ein Gewinn sind. Keine der Maßnahmen in Gütersloh bieten einen relevanten städtebaulichen Beitrag. Ich kann mir Verkehrskonzepte vorstellen, wo man auch Bundesstraßen klimaverträglich umbaut, zum Beispiel indem man den Radverkehr stärker berücksichtigt. Das wären dann Projekte, die bei der Bedarfsplananalyse nach vorne kommen sollten.

Wo müsste Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) ansetzen, um diese Ziele zu erreichen?

Herr Wissing sollte anfangen zu planen. Die Bedarfsplan-Überprüfung muss alle fünf Jahre stattfinden. Der letzte Plan stammt vom 23. Dezember 2016, da durften dann alle ihre Weihnachtswünsche kundtun. Jetzt muss umgeplant werden, wenn Herr Wissing weiterhin behaupten will, dass die Bedarfsplan-Analyse sinnvoll ist. Wenn man nur maximal ein Viertel der angegebenen Projekte bauen kann, dann sollte das Geld für Planung und Straßenbau in die Sanierung der 4.000 maroden Autobahnbrücken gehen. Teilweise müssen die auch komplett erneuert werden. Allein auf der A 45 sind das 60 Brücken. Bislang hatten wir die Priorisierung: Neubau vor Ausbau vor Erhalt. Deshalb haben wir das Problem jetzt mit dem Erhalt. Diese Priorisierung muss nun umgedreht werden. Dann wird es nur noch wenig Neubau geben und der Ausbau mehr zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs sein.

Was können Bürgerinnen und Bürger in Gütersloh tun, was kann die Stadt und der Kreis Gütersloh tun, um diese Pläne zu stoppen?

Ich finde Wege, die über Dialoge gegen, immer gut. Es soll ja ein Dialogprozess auf Bundesebene über die Prioritäten zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans geben. Da wäre es doch eine gute Idee, wenn der Kreis oder die Stadt Gütersloh die Bürger und Verbände einlädt, um jetzt zu schauen, wie bei veränderten Verhältnissen mit den Straßenbauprojekten umzugehen ist und welche Alternativen man prüfen könnte.

Das Bundesverfassungsgericht räumt dem Klimaschutz höchste Priorität ein. Stimmt Sie das hoffnungsvoll?

Das Bundesverfassungsgericht ist hoch kompetent beim Klimaschutz. Im Urteil von 2021 wird Klimaschutz in exzellenter Manier dargelegt. Da steht drin: Bei Jeder Investition, die ihr heute tätigt, müsst ihr bedenken, dass dadurch die Zeit, die wir haben für Gegenmaßnahmen verkürzt und das Restbudget an CO_2 vermindert wird. Die Freiheitsrechte künftiger Generationen dürfen nicht beeinträchtigt wird. Und Straßenbau ist genau so ein Fall.

Das Gespräch führte Matthias Gans

Heute Vortrag im Bambi-Kino

◆ Der Klimabeirat Gütersloh lädt für heute, 9. September, zu einem Vortrag ab 19.30 Uhr im Bambi-Kino ein.

◆ Als Beitrag zur Klimawoche Gütersloh 2022 wird Werner Reh, Sprecher des Arbeitskreises Verkehr beim BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) die Frage beantworten, „welchen Beitrag der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zum Klimaschutz leisten muss und was das für die Fernstraßenprojekte in der Region bedeutet“.

Werner Reh, verkehrspolitischer Sprecher des BUND. Foto: Matthias Gans

◆ Werner Reh wird aufzeigen, wo und wie Politik und Verwaltung Einfluss auf kommende Entscheidungen von Bundes- und Landesregierung nehmen und wie sich Bürgerinnen und Bürger engagieren können. Alle Interessierten sind eingeladen. Die Teilnahme ist kostenfrei.