

Die GSV



Quelle: www.gsv-verkehrsumwelt.de

Selbstdarstellung

- „Die 'Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung e. V.' (GSV) wurde 1980 zur Förderung von Infrastruktur und Umweltschutz gegründet und ist als gemeinnütziger Verein anerkannt.“
- „Zu den etwa 250 Mitgliedern zählen überwiegend Landräte, Oberbürgermeister, Bürgermeister und weitere Repräsentanten von Gemeinden, Städten und Landkreisen. Auch Abgeordnete des Bundes und der Länder, zahlreiche Bürgeraktionen und Bürgerinitiativen sowie Einzelpersonen gehören der GSV an.“

GSV – die Realität

GSV

Kommunalpolitiker, Ehemalige
aus dem Straßenbau



Geld

FSV

Fördergemeinschaft für umweltgerechte
Straßen- und Verkehrsplanung

Mitglieder: Unternehmen und Verbände
aus dem Straßenbau

Versteck-Spiel

- Auf der Webseite kein Hinweis auf die FSV oder die Beteiligung von Unternehmen an der Doppelkonstruktion GSV - FSV
- Keinerlei Angaben zur Finanzierung der GSV
- Keine Angaben zu den Mitgliedern, noch nicht mal eine Liste der Vorstandsmitglieder
- Auch auf Nachfrage keine konkreten Angaben.

Fördergemeinschaft FSV

- einziger Zweck: finanzielle Unterstützung der GSV
- gegründet von Unternehmen der Bau- und Baustoffindustrie, u.a. Basalt Actien Gesellschaft, DEUTAG Mischwerke, Strabag
- Sitz: Zuerst Offenbach bei der Naturstein-Beratungsstelle des Bundesverbands Naturstein-Industrie (BVNI), dann in Bonn unter gleicher Adresse wie der BVNI, heute Wolfratshausen
- enge Verbindungen zu Verbänden wie dem Bundesverband der Deutschen Zementindustrie und dem Deutschen Asphaltverband

FSV-Vorstand (Stand 2006)

- Bernhard Steinauer, Direktor des Instituts für Straßenwesen an der RWTH Aachen
 - **Vorstandsvorsitzender immer Wissenschaftler; nur er und Klaus Wild treten offiziell nach außen**
- Klaus Wild, zugleich Geschäftsführer der GSV (früher Oberst, weitere Tätigkeiten unbekannt)
- Dieter Wolf, Strabag-Tochter Deutsche Asphalt
- Nikolaus Dezasse, ADAC Südbayern
- Jürgen Reifig, Hauptgeschäftsführer Deutscher Asphaltverband (DAV)
- Hans-Ulrich Debus, am Asphalt-Mischwerke Oberfranken; DAV- Präsidiumsmitglied
- und weitere (unbekannt)

FSV-Mitglieder im Laufe der Zeit

Bruchstückhafte Informationen:

- Deutsche Asphalt, Scheid Straßenbaugesellschaft (Strabag)
- Strabag, früher auch Philipp Holzmann AG
- Deutscher Asphaltverband, Bundesverband der Deutschen Zementindustrie
- DEUTAG Mischwerke, amo, Taunus-Quarzit-Werke, Südhessische Asphaltmischwerke, Westdeutschen Grauwacke-Union u.v.m.
- Diverse Baufirmen
- Spiegel 2003: Verband der Deutschen Autoindustrie, IHKs quer durch die Republik sowie die Verbände Beton-Marketing West, Nord und Ost, Süd Zement Marketing
- Zeitschrift mobilogisch: DaimlerChrysler, Volkswagen u.a.

Finanzierung der GSV durch die FSV

- In den ersten Jahren etwa 100.000 bis 180.000 DM, die an die GSV weitergeleitet werden
- Mitte/ Ende der 90er Jahre: knapp eine halbe Million DM
- Heute unklar – Spiegel 2003: 150.000 Euro
- Geldmittel u.a. abhängig von Baukonjunktur
- Protokoll 1997: „wie dringend das Erschließen neuer Finanzierungsquellen ist, um die Arbeit der GSV mittelfristig zu sichern“

Interessen der Straßenbaulobby

- „Generell kann festgestellt werden, dass die Arbeit der GSV weiterhin notwendig ist. Die schlechte Ausstattung der Straßenbauverwaltungen mit Haushaltsmitteln muß durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit, die von den Bürgeraktionen aus erfolgt, an die Politiker und die Öffentlichkeit herangetragen werden.“
- „Besonders begrüßt wird die Verlagerung der Arbeit der GSV dahingehend, dass mehr Bürgeraktionen gegründet werden, die sich für Baumaßnahmen einsetzen, die z.Zt. nicht finanziert werden können.“
- Quelle: FSV-Protokoll 1997

GSV – Gründung und Struktur

- 1980 gegründet, u.a. von
 - Karl-Hans Plock, Bundesverband Naturstein Industrie
 - Kurt Reinboth, STRABAG Bau AG
 - Klaus Schwarzlose (damals Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure)
- Heute etwa 250 Mitglieder (darunter die ganzen unterstützten Pro-Straße-Initiativen)
- Finanzierung primär durch die FSV
- Mindestbeitrag 30 Euro
(wäre 7.500 € bei 250 Mitgliedern)

Struktur der GSV

- Kleine Struktur
 - 1 hauptamtliche Schreibkraft
 - 6 Landesbeauftragte, v.a. aus Straßenbau-Verwaltung
 In Hessen: Manfred Dretzke, früher Straßenbauamt
 Bensheim und Oberprüfungsamt für den höheren
 technischen Verwaltungsdienst
 - Vorstandsvorsitzender heute: Rolf Crone, bis 2003
 Abteilungsleiter Straßenbau im hessischen Verkehrs-
 ministerium
- Mitgliederversammlungen schon mal bei
 HeidelbergCement oder Volkswagen

Aktivitätsprofil

- Beratung und Gründung von Bürgerinitiativen
 - Bereits Anfang der 80er: 120 BIs unterstützt
 - Heute etwas 150 Bürgeraktionen deutschlandweit
- Zeitschrift Verkehr und Umwelt
- Teilnahme an verkehrspolitischen Kongressen wie dem Westdeutschen Verkehrsforum

Die Zeitschrift Verkehr und Umwelt

- Wird an die Mitglieder und im Bundestag verteilt
- Berichtet über Straßenbauprojekte in ganz Deutschland und über Erfolge der Pro-Straße-"Bürgerinitiativen"
- Zugleich Organ für Lobbygruppe „Pro Mobilität“
- Chefredakteurin ist zugleich die Chefredakteurin von „Asphalt“, dem Blatt des Deutschen Asphaltverbandes

Unterstützung von Pro-Straße-BIs

- Finanzielle Unterstützung durch kleine Spenden, Übernahme von Sachkosten (z.B. Porto)
- kostenlose Pro-Straßen-Schilder + Transparente
- Vermittlung von Kontakten zu Politikern, zur Verwaltung und Straßenbauämtern etc.
- verkehrspolitische „Beratung“, Vermittlung von Gutachtern
- Entwurf von Pressemitteilungen, Beratung bei Öffentlichkeitsarbeit, Unterstützung bei Unterschriftenaktionen

Auch Finanzierungstipps

- „Sie gehen nicht direkt zum Bürgermeister, sondern zum Straßenbauamtsleiter. Der ruft für Sie bei den Firmen an, die Vorteile vom Straßenbau haben, und sagt, dass Sie in Ordnung sind. Dann gibt's Geld.“

Zitat eines leitenden Asphalt- Managers bei einer GSV-Versammlung 1999 im VW-Werk, Wolfsburg

Quelle: Zeitschrift mobilogisch 4/2003, S. 31
(die sich auf Informant mit Einblick in GSV beruft)

Ratschläge der GSV

- Verkehrs- oder Petitionsausschuss einladen
- Transparente anbringen, demonstrieren, Unterschriften sammeln
- Eingaben machen, Leserbriefe schreiben
- Aktionen der verkehrsintensiven Betriebe
- Scheinbar bis hin zu: Ausübung von Druck durch gezielte Ampel-Schaltungen oder Einrichtung von Baustellen während Planungsphasen zur Erzeugung von Stau (Quelle: mobilogisch 4/2003)

Ein paar Beispiele (von vielen)

- Beteiligung an Unterschriftensammlungen für den Weiterbau der A44 in Hessen
- Unterstützung der „Bürger Aktions-Gemeinschaft (BAG) Südumgehung“ in Lich/Nieder-Bessingen
- Unterstützung des Bürgerbegehrens für den Petuelring in München

Der Fall Maria-Ilona Kiefel

- In Brandenburg von Straßenbauämtern als Moderatorin bei Straßenbauprojekten eingesetzt.
- Fehlende Neutralität beklagt
- Erst später bekannt: Sie war bis 2005 zugleich GSV-Landesbeauftragte
- Heute nur noch Kiefel und Partner, Projektentwicklung und Management
 - Aber auch "Umsetzung privater Bauträgerinteressen bei der öffentlichen Hand", "Beratung zur Projekt- und Vorhabenakzeptanz", „Lobbying“

Stärken der GSV

- Vernetzung mit Straßenbau-Community (inkl. Straßenbauämter, Verwaltungen etc)
- Gute Kontakte auch zu IHKs und ADAC
- Hintergrundwissen
- Koordinierung und finanzielle Unterstützung
- Schmieden von Allianzen
- Mehr Glaubwürdigkeit durch (vermeintliches) Bürger-Image

Das sagen GSV/ FSV zur Kritik

- Verweis auf Gemeinnützigkeit
 - Aber geschickt konstruierte Gemeinnützigkeit ist kein Hinderungsgrund für einseitige Interessensvertretung
- FSV sei ein normaler Förderverein wie z.B. bei dem Ingenieursverband VSVI
 - Aber dort wird der Förderverein nicht versteckt
- Nicht nur Straßenbau-Unternehmen vertreten, auch Eisenhandel oder Schokoladenfirma, IHKs
 - Aber auch diese vermutlich mit Straßenbau-Interesse und nach unserer Analyse dominiert klar die Bau- und Rohstoffbranche
 - Zudem nicht überprüfbar – wozu das Versteckspiel?

Das sagen GSV/ FSV zur Verteidigung (2)

- FSV bestimme nicht den Kurs der GSV
 - Aber: Aktivitäten der GSV nützen klar den Interessen der FSV-Mitglieder und werden auch deshalb unterstützt
- Man achte die rote Liste und Fauna-Flora-Habitat-Gebiete und habe sich auch schon mal für Bahnausbau eingesetzt
 - Fraglich, ob das wirklich immer stimmt
 - Ist es ein Verdienst, Gesetze einzuhalten?
 - Der generelle Tenor ist anders, von den Pro-Bahn-Initiativen nichts zu sehen

Fazit

- Mobilisiert im Interesse der Straßenbaulobby
Bürgerinitiativen pro Straße
 - Die einzelnen Initiativen sollte man durchaus ernst nehmen, das Problem ist die fragwürdige und intransparente Konstruktion der GSV.
- Diese versucht, ihre genauen Hintergründe und Strukturen zu verbergen
- Verkleidet das Eintreten pro Straße in Umweltschutz- oder Verkehrssicherheits-Rhetorik

Weitere Beispiele für ähnliche Strategien

- Bundesverband Landschaftsschutz
 - Unterstützung von Anti-Windkraft-Initiativen, unterstützt u.a. von der Aluminiumindustrie
 - Inzwischen aufgelöst; aber unklar, ob Aktivitäten zumindest teilweise noch weiterlaufen

- Bürger für Technik
 - Pro-Atom-Initiative mit engen Verbindungen zur Kerntechnischen Gesellschaft
 - Lesenswerter Zeitartikel:
<http://www.zeit.de/2008/17/Atomlobby>

Handlungsmöglichkeiten

- Transparenz einfordern und über GSV aufklären
- Die Rolle der Kommunalpolitiker in der GSV thematisieren
- Ein verpflichtendes Lobbyistenregister schaffen

Weitere Informationen:

Autor: Ulrich Müller, Stand Sommer 2008

Webseite und Kontaktdaten: www.lobbycontrol.de