

Bürgerinitiative
Keine Erdgasverdichteranlage in Groß Köris
und im Naturpark Dahme-Heideseen

Wolfgang Georgsdorf Reinhard Geister

Zemminer Seestr. 6 Fon 033766 . 63864
15746 Groß Köris Fax 033766 . 63862

Wofür ist die Politik verantwortlich?
Und was können Politiker tun?

post@opalsonicht.de <http://opalsonicht.de>

Informationsveranstaltung am 24.04.2008 in Groß Köris

Dilemma der Vernunft im deutschen Umwelt- und Planungsrecht:
Beispiel OPAL

In einem Planungsverfahren wie für die OPAL gibt es viele Behörden, die auf den Schutz unserer natürlichen und sozialen Umwelt achten. Jeder, der schon mal – nach den Buchstaben des Gesetzes – einen Baum gefällt, ein Haus gebaut oder auch nur seinen Wohnort gewechselt hat, hat eine vage Idee davon. Warum sind all diese Behörden nun so unverhältnismäßig „zahnlos“, wenn es um ein Vorhaben wie die OPAL geht?

Nach unseren bisherigen Erfahrungen gibt es für das Versagen 3 logische Gründe:

1. Mangelhaftes „Institutionbuilding“

Oder: mangelhafte Gesetzesausgestaltung und zuwenig Personal

a) Unabgestimmte Planung

Oder: Wer hat hier eigentlich den Überblick?

Die OPAL führt durch drei Bundesländer: Mecklenburg-Vorpommern (MVP), Brandenburg und Sachsen. Es gibt keine amtliche Stelle, die das Gesamtvorhaben koordiniert. Es könnte also so sein, das MVP eine Leitungsführung in den Berliner Norden passend findet (wie z.B. NORDAL), Brandenburg aber ein Trasse entlang der Oder bevorzugt (wurde angedacht). Nach den bestehenden Gesetzen könnten die Länderbehörden dies jede für sich so empfehlen. Da hat die WINGAS dann allerdings ein Problem – ein Problem von vielen tausend Metern. Interessanterweise kommt es nicht zu so einem Problem. D.h. es gibt eine länderübergreifende Abstimmung. Nur ist diese Abstimmungsinstanz für die betroffenen Bürger nicht greifbar, nicht ansprechbar und vor allem – da sie rechtlich verankert nicht existiert – muss sie auch keine Verantwortung tragen. Das allerdings ist nun wieder *unser* Problem.

Wieso? In MVP läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren, nach dessen Abschluss WINGAS eine Genehmigung für eine genau definierte Trasse und einen genau definierten Verdichter erhalten soll, der für das endgültige Transportsystem geplant wurde. Damit aber sind dann weitgehende Festlegungen für das gesamte Vorhaben getroffen, auch für die Region Groß Köris. Wem könnte man nun sagen: „Halt! Die Transportaufgabe der OPAL könnte man viel besser lösen, mit viel weniger Belastung für Umwelt und Menschen!“ ? Niemandem. Zumindest keiner Behörde. Das Bergamt in Stralsund ist nur der Raumverträglichkeit in MVP verpflichtet.

Um es noch mal deutlich zu machen: Stellen Sie sich vor, Sie wollen ein Haus bauen. Und bevor Sie genau wissen, was am besten zu Ihren Bedürfnissen passt, wird Ihnen ein Eingangsweg, eine Terrasse und eine Heizungsanlage „amtlich verordnet“ vorgegeben. Dann können Sie wahrscheinlich ein Menge guter Überlegungen in den Papierkorb werfen.

Und wenn sich solche verordneten Vorgaben nicht nur aus bestehenden Gesetzen herleiten, sondern wesentlich aus den Wünschen und Empfehlungen des Bauunternehmers, dann wird Ihr Verständnis als Bauherr wohl gänzlich schwinden.

Seite 2

FAZIT:

I) Es gibt keine Institution, die länderübergreifend die Sinnhaftigkeit und die Auswirkungen eines Projektes prüft, das ein privater Vorhabenträger aus wirtschaftlichen Gründen realisieren möchte.

II) Damit ist dies eine Aufgabe der Politik.

III) Insbesondere da die politischen Entscheider in Brandenburg alle einer Partei angehören, sollte es möglich sein, kurzfristig ein verantwortliches Gremium für diese Fragen zu bilden.

Ergänzende Bemerkung: Das von uns angestrebte Dialogverfahren unter der Moderation von Prognos sollte ein Forum für genau diese Fragen sein. Leider hat jenseits der Gemeinden und des Landrates kein Politiker unsere Initiative reagiert.

**b) Fehlende Anreizmechanismen für Planungswahrheit
und eingeschränkte Kompetenz**

Oder: Der antiautoritäre Staat?

Die Unterlagen für die Planung des Vorhabens erstellt der Vorhabenträger selbst. In der Regel engagiert er dafür Planungsbüros, die Stellungnahmen zur Raumverträglichkeit und Umweltverträglichkeit des Projektes abgeben. Diese Unterlagen werden dann den Behörden und der Öffentlichkeit zur Prüfung vorgelegt.

Die entscheidende Behörde, die die Richtigkeit der vom Vorhabenträger (hier: WINGAS) gemachten Angaben prüft, ist die Gemeinsame Landesplanung (GL). Für die gestellte Aufgabe ist die Behörde nun in mehrfacher Hinsicht schlecht aufgestellt:

a) Sie hat fachliche Kompetenzgrenzen. So darf die GL vom Vorhabenträger nicht die Prüfung technischer Alternativen bei lediglich vermuteter Überlegenheit verlangen. Ferner darf sie keine Fragen zur Sinnhaftigkeit des Vorhabens stellen. Sie hat lediglich die Raumverträglichkeit zu prüfen.

b) Sie hat personelle Kapazitätsgrenzen. Die GL prüft ja nicht nur Ferngasleitungsvorhaben, sie bekommt genauso bspw. Straßen, Müllverbrennungsanlagen, einen Flugplatz oder einen Golfplatz auf den Tisch. Ihr gegenüber stehen hoch spezialisierte Unternehmen, die sich in ihrem wirtschaftlichen Betätigungsfeld bestens auskennen und über viel Projekterfahrung verfügen. Um in wirtschaftlichen und technischen Fragen auf gleicher Augenhöhe wie der Vorhabenträger zu sein, braucht die GL entweder mehr Personal oder - was wahrscheinlich kostengünstiger ist - ein Budget zur Einbeziehung externer Fachleute, die das jeweilige Geschäftsfeld kennen.

Der Grundsatz der GL „Wir glauben den Angaben des Vorhabenträgers“ ist wohl auf diese personelle Ausdünnung zurückzuführen und nicht auf das Ziel einer angemessenen Prüfung.

Seite 3

c) Sie hat keine Sanktionsmöglichkeiten. Der Vorhabenträger hat wirtschaftliche Interessen zu verfolgen, keine Gemeinwohlinteressen. Insofern ist es naheliegend, dass er in den Antragsunterlagen für sein Vorhaben versucht, die für ihn günstigste Lösung auch als beste Lösung im öffentlichen Sinne darzustellen. Was geschieht nun, wenn der Vorhabenträger nicht nur ein wenig Schönfärberei betreibt, sondern sehr tendenziöse und sogar falsche Angaben macht? Nichts! So kann er hoffen, mit Unwahrheiten unbemerkt durchzukommen, dann ist für ihn alles gut. Und wenn er erwischt wird, ja dann war es ein Versehen. Eine Strafe hat er nicht zu befürchten.

Um auch diesen Sachverhalt noch einmal deutlich zu machen: Stellen sie sich vor, Sie dürften Ihre Steuererklärung unter solchen Rahmenbedingungen machen. Stellen Sie sich vor, das Finanzamt sagt Ihnen, Ihre Angaben werden wir Ihnen glauben und wenn wir Sie doch beim Schummeln erwischen, dann sagen wir Ihnen wo – und Sie müssen da noch mal nacharbeiten. Ich glaube, das Steueraufkommen des Bundes und des Landes würde dramatisch sinken.

FAZIT:

I) Zur effektiven Durchsetzung von Regeln gibt es anerkanntermaßen zwei Mittel: Kontrolle und Strafe. Die Gemeinsame Landesplanung ist weder für eine ausreichende Kontrolle der Datenangaben des Vorhabenträgers ausgestattet noch hat sie Sanktionsmöglichkeit im Falle von Falschangaben.

II) Die Gemeinsame Landesplanung hat zur Aufgabe, die Raumverträglichkeit zu prüfen, nicht aber die Gesamtauswirkungen des Vorhabens.

III) Die Politik ist somit gefragt, die Position der Gemeinsamen Landesplanung rechtlich und materiell zu stärken und ein verantwortliches Gremium zu benennen, das die Gesamtauswirkungen zu beurteilen hat.

2. Falsche Zuordnung der Planungsverantwortlichkeit

Oder: Warum lassen wir eigentlich nicht die Bauindustrie die Autobahnen planen? Und dafür Maut nach eigenem Ermessen erheben?

Die Europäische Kommission hat zur Sicherstellung der Energieversorgung Europas Leitlinien für die transeuropäischen Energienetze entwickelt (TEN-E: Trans European Networks Energy) und dazu eine Reihe von Projekten von europäischem Interesse identifiziert. Im Gasbereich gibt es 10 Projekte von v o r r a n g i g e m europäischen Interesse - darunter die Nordstream (Ostseepipeline), wozu allerdings, entgegen der Darstellung von WINGAS, nicht die OPAL gehört! - sowie über 110 weitere Projekte, die als Projekte von europäischem Interesse klassifiziert wurden. Auch in dieser Liste taucht die OPAL nicht auf. Es handelt sich bei der OPAL also um ein rein privates Vorhaben.

Überrascht vom Wegfall der schönen europäisch-demokratischen Begründung, wird von Befürwortern behelfsweise angeführt: Versorgungssicherheit! Jede Leitung mehr bietet mehr Versorgungssicherheit. Dazu zunächst: Das Ziel der Versorgungssicherheit als

Seite 4

staatliche Handlungsanleitung ist rational und volkswirtschaftlich sicherlich sinnvoll. Aber bietet tatsächlich jede Leitung mehr ein mehr an Versorgungssicherheit?

a) Es gibt vom Endpunkt der Ostseepipeline durch MVP und Brandenburg bis in den Norden Berlins bereits eine raumgeordnete und planfestgestellte Leitung, die NORDAL. Obgleich etwas geringer im Durchmesser gehen unabhängige Fachleute davon aus, dass die für die OPAL vorgesehenen Gasmengen durch die NORDAL abtransportiert werden können. Verhandlungen zwischen WINGAS Transport (OPAL) und Concord Power (NORDAL) über eine Zusammenlegung der Projekte sind bisher, auch unter Vermittlung von MVP, gescheitert. Man kann davon ausgehen, dass dafür ausschließlich unvereinbare privatwirtschaftliche Interessen verantwortlich sind. Der Preis, den die Allgemeinheit zu tragen hätte, könnte sein, dass in wenigen Kilometern Abstand zwei riesige Furchen durch das Land gezogen und zusätzliche Regionen mit den industriellen Emissionen von Verdichteranlagen belastet werden. Ein Gewinn an Versorgungssicherheit ist an dieser Stelle nicht mehr zu erkennen.

b) Nach den Plänen der Europäischen Kommission soll das durch die Ostseepipeline antransportierte Gas vor allem in Großbritannien, Skandinavien, den Benelux-Länder und Deutschland die Versorgung sicherstellen. Mit der großdimensionierten OPAL hingegen würde mehr als 2/3 des Gases in den hochpreisigen Süden Europas geleitet werden. Dies geht in eine andere Richtung als die Planungen der Europäischen Kommission.

So bleibt als letztes Argument, dass der Vorhabenträger wohl schon wisse, was er tue und keine politische Legitimation benötige. Außerdem: Konkurrenz belebt bekanntlich das Geschäft. Vor diesem Hintergrund muss dann aber dringend darauf geachtet werden, dass der Vorhabenträger auch die sozialen Kosten seines privaten Vergnügens trägt. Soziale Kosten (oder Kosten der externen Effekte), das sind: Unzählige gefällte Bäume, Veränderungen des Landschaftsbildes, v.a. auch in Landschaftsschutzgebieten und Naturparks, Störung von Naturschutzgebieten, Beeinträchtigung der Lebensqualität durch mehrjährigen Baustellenverkehr, Lärm- und Schadstoffemissionen der Verdichteranlagen, gigantischer CO₂-Ausstoß, Zerstörung von erholungs- und tourismuswirksamen Gebieten etc.

Es ist kaum anzunehmen, dass Sie Verständnis dafür hätten, wenn Ihr Nachbar in Ihrem Garten reihenweise Bäume umlegt und dort einen Weg baut, nur weil es für sein Transportgeschäft von Vorteil ist. Sie würden es ihm verbieten oder aber angemessen entschädigt werden wollen.

FAZIT:

I) Die OPAL ist kein Vorhaben in europäischem Interesse.

II) Der Beitrag der OPAL zur allgemeinen Versorgungssicherheit ist sehr zweifelhaft bzw. bisher nicht dargelegt.

III) Der Ferngasnetzbereich ist nicht für einen Wettbewerbsmarkt geeignet, so die Bundesnetzagentur und andere. Der Umwelt- und Flächenverbrauch ist einfach zu gewaltig.

IV) Ferngastrassen sind Linienvorhaben wie Bundesfernstraßen. Diese werden vom Verkehrsministerium nach genauen Analysen des Verkehrsaufkommens und unter Berücksichtigung eines Verkehrswegenetzes geplant. In dieses fließen auch Pläne zur wirtschaftlichen Entwicklung der unterschiedlichen Regionen ein. Die Planung solcher Netze sind klassische staatliche Aufgaben und können marktgesteuert nur unbefriedigend gelöst werden. Der Staat muss sich die Planungshoheit zurückholen – was nicht heißt: die Gasleitungen bauen oder betreiben.

3. Unvollkommene Information, fehlende Abwägungskriterien, fehlende Bewertung und Intransparenz

Wenn Sie eine Ausgabe planen, für ein Möbelstück oder für eine Reise, dann sind drei übliche Fragen: was habe ich, was kostet es mich, was bekomme ich dafür. Nur wenn Ihnen das, was Sie bekommen, mehr – oder zumindest genauso viel - Wert ist, als es kostet, tätigen Sie die Ausgabe.

Genauso wirtschaftet der Staat im Sinne der Allgemeinheit, oder vorsichtiger: so sollte er wirtschaften.

Wie ist das nun beim OPAL-Vorhaben?

1. Was hat der Staat, was haben wir?

Betrachten wir allein die Region Köris. Dr. Pagel, Präsident des Fachverbandes Wandern Berlin e.V. im Landessportbund Berlin e.V. hat diese Woche an den Landkreis geschrieben, nachdem er erfahren hat „... dass ein besonders attraktives Erholungsgebiet durch einen Industriestandort stark beeinträchtigt werden soll. Die bezeichnete Anlage (*Verdichteranlage, d.Verf.*) ist offensichtlich in einem Gebiet vorgesehen, dass gemäß internationalem Standard der Kategorie der qualitativ hochwertigsten Naturerholungsgebiete zuzuordnen ist, die überhaupt denkbar sind. Gebiete, wie sie der Guldensee und der Burseersee repräsentieren, die in Beziehung stehen mit den sich in alle vier Himmelsrichtungen anschließenden vielseitigen Wald- und Gewässerlandschaften sind in dieser Form in Verbindung mit Verkehrsanbindungen, Hotels und Gastronomie europaweit überhaupt nur in Brandenburg und Mecklenburg anzutreffen und werden auch hier immer seltener. (*Sie sind, d.Verf.*) ... ein Kleinod, das nicht zu überbieten ist. Andernorts dienen ähnliche, weniger attraktive Gebiete als Hauptanziehungspunkt für weit anreisende Gäste, wie zum Beispiel die Maare in der Eifel.“ Im Weiteren verweist Dr. Pagel noch insbesondere darauf, dass dieses Gebiet mit täglichen und häufigen Bahnverbindungen auf direktem Weg vom Zentrum der Metropole erreichbar ist.

Der Landkreis hat im letzten Jahr eine umfangreiche SWOT-Analyse (Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse) erstellen lassen, die den Titel „Zwischen Fließ und Flughafen“ trägt. Auch hier werden der Region große Entwicklungspotenziale im Bereich des Erholungstourismus und als Wohnstandort aufgrund der Nähe zu Berlin und dem Wirtschaftspol Flughafen BBI bescheinigt.

Man kann also sagen, es handelt sich wohl eindeutig um eine Gegend von großem Wert. Ein Wert, der durch eine industrielle Prägung seiner naturnahsten Seengebiete gravierend vermindert wird. (Die Beschreibung „Aus Berlin kommend, fahren Sie gleich hinter der großen Industrieanlage von der Autobahn ab“ ist weder für Touristen noch für potenzielle Eigenheimbauer besonders attraktiv.)

2. Was kostet uns die OPAL?

WINGAS argumentiert für ihr Konzept der Ortsdurchquerung und des Verdichterstandortes mit Mehrkosten. Mehrkosten in hohem zweistelligen Millionenbereich. Diese Kosten lassen sich also relativ leicht fassen. Was ist aber mit den Kosten, die die Region zu tragen hat in Form von genommenen Entwicklungschancen im Bereich von Tourismusentwicklung und Wohnansiedlungen? Ebenso wird die Metropole Berlin belastet. Es geht ihr und ihren Bürgern ein ausgezeichnet zu erreichendes Erholungsgebiet von großer Besonderheit verloren. Auch dies sind Kosten. Da hiervon viel mehr Bürger betroffen sind, sind diese Kosten sicherlich sogar höher anzusetzen als der unmittelbare regionale Effekt. Wie werden nun diese Kosten bewertet? Zunächst: Im Raumordnungsverfahren überhaupt nicht! Die Gemeinsame Landesplanung, die die landesplanerische Empfehlung vorbereitet, bewertet nur die Raumverträglichkeit. Die Belastungen der Schutzgüter Mensch und Umwelt sind in sogenannten RVU (Raumverträglichkeitsuntersuchung) und UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) darzulegen. Die Bewertung erfolgt ordinal, d.h. in Kategorien wie „sehr stark, stark, ein wenig, ...“. Die Zuordnung einer Geldsumme erfolgt nicht. Dabei gibt es volkswirtschaftliche Verfahren, die eine näherungsweise Monetarisierung – also eine Bewertung in Geld - solcher Eingriffe ermöglichen. Z.B. wurde anlässlich eines geplanten Kraftwerksbaus im Donautal eine Zahlungsbereitschaftsanalyse im potenziellen Einzugsgebiet durchgeführt. Das Ergebnis: Der Wert des Nichtbaues des Kraftwerkes, also die landschaftliche Unberührtheit wurde mit einem Betrag von über 100 Mio. Euro ermittelt.

Jetzt stellt sich doch die Frage: Wenn der Vorhabenträger mit seinen – wohlgemerkt – selbst zu tragenden Kosten argumentiert, aber nicht einmal versucht, die Kosten, die er der Allgemeinheit zumuten will, zu erfassen: Wie kann da zwischen den Interessen abgewogen werden? Die GL als Behörde darf die Erfassung dieser Kosten auch nicht vornehmen. Die Abwägung erfolgt also durch die politische Instanz. Diese aber

- a) erschafft sich bisher nicht die nötigen Informationen für die zu fällende Entscheidung
- b) legt nicht offen, nach welchen Kriterien sie denn dann entscheiden will (Intransparenz)

Würden Sie als Privatperson ein Grundstück aufgeben, ohne zu überlegen, was es Ihnen künftig an Einnahmen bringen könnte?

3. Was bringt uns die OPAL? Was bekommen wir dafür?

a) Arbeitsplätze

Ein wichtiges Argument bei solchen Investitionsvorhaben ist immer die Stärkung der regionalen Wirtschaft durch Schaffung von Arbeitsplätzen. Was ist diesbezüglich von der OPAL zu erwarten? Durch die Baumaßnahmen sind kaum regionale Beschäftigungseffekte zu erwarten. Die Technik zum Verbau der größten Pipeline Deutschlands gibt es nicht in der Region. Der Anlagenbau für den Erdgasverdichter wird sicherlich europaweit ausgeschrieben und dann durch eine Firma wie bspw. Siemens zentral geplant und ausgeführt. Allenfalls von untergeordneten Hilfsmaßnahmen, wie Absperrungen und Mittagstisch könnte die regionale Wirtschaft profitieren. Diese Umsätze sind kurzfristig und angesichts der belastenden Konsequenzen des Vorhabens zu vernachlässigen.

Für den laufenden Betrieb werden für die Verdichteranlage maximal 5 Personen benötigt, wobei schätzungsweise zwei davon überregional tätige Fachleute sein dürften.

b) Gewerbesteuereinnahmen

Ein anderes Argument sind die Gewerbesteuereinnahmen. Nach unserem Kenntnisstand werden bei der Gemeinde keine Gewerbesteuereinnahmen anfallen. Diese Frage bedarf aber noch einer weiteren Prüfung.

c) Pachten aus Leitungsrechten

Soweit Gemeindeland betroffen ist, können durch die zu erduldenen Leitungsrechte Pachteinnahmen erzielt werden. Diese richten sich üblicherweise nach dem Bodenwert der vorhandenen Nutzung. Beachten Sie: Die enorme Wertsteigerung, die den Flächen dadurch beizumessen sind, dass sie für ein hochprofitables Transportsystem genutzt werden können, werden nicht berücksichtigt.

Zwischenfazit: Die regionalen Vorteile aus dem Vorhaben OPAL sind allesamt vernachlässigbar. Da die Allgemeinheit erhebliche Kosten durch die Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt zu tragen hat, denen bisher keinerlei bekannte nennenswerte Erträge gegenüberstehen, müsste das Vorhaben aus logischen, rechtlichen und politischen Gründen abgelehnt werden.

Einige Bürger der Region erwarten allerdings eine beträchtliche finanzielle Entschädigung, die man von WINGAS im Gegenzug für die geplante Verstümmelung des Gemeindegebietes werde abhandeln können. Bei einem Vorhaben, so die Überlegungen, wo die vermuteten Tagesumsätze im zweistelligen Millionenbereich liegen und allein der tägliche Gewinn (nicht Umsatz!) nur aus Transportvergütungen (!) an die 100.000 Euro liegen dürfte, müssen doch nennenswerte Beträge an die Gemeinde abfallen, die die Hauptlast des Vorhabens zu tragen habe. Was ist da dran?

d) Entschädigungszahlungen

Wenn man es rein rechtlich angeht, wäre die Erwartung der Gemeinde, Entschädigungen oder sonstige finanzielle Zahlungen von der WINGAS zu erhalten, illusorisch. Denn für den Fall, dass die Trasse planfestgestellt werden sollte, sind von

Seite 8

Rechts wegen nur diejenigen zu entschädigen, deren Eigentum in Anspruch genommen wird und die daher enteignet werden müssen. Das sind wenige Grundstückseigentümer, nach unserem Kenntnisstand nicht die Gemeinde. Würde etwa eine Bundesstraße durch einen Ort gebaut werden, gibt es auch kein Geld für das Dorf, sondern lediglich Entschädigungen für die Eigentümer.

Verhält sich die Gemeinde jetzt auch noch zurückhaltend und lässt sich nicht klug beraten, ist davon auszugehen, dass der Investor gar nichts zahlt. Warum sollte er? Etwas anderes ist es allerdings, wenn das Unternehmen sich das Wohlverhalten der Gemeinde kaufen will. Denn die Gemeinde kann - wenn sie will - dem Vorhabenträger einige Hindernisse in den Weg rollen und ihm das Leben erschweren. Dann wird der Vorhabenträger versuchen, mit der Gemeinde einen Vertrag abzuschließen und Zahlungen anbieten.

Aus einem Ort in Westdeutschland wissen wir, dass die Gemeinde in langwierigen Verhandlungen für die Akzeptanz einer Verdichteranlage einen Ausgleich in Höhe von ca. 120.000 Euro erhalten hat. Das entspricht in etwa 60 bis 100 Meter Straße und Bürgersteig, je nach Ausstattung.

Zur Höhe der Entschädigungen für die (wenigen) betroffenen Eigentümer: Diese werden je nach Art des betroffenen Grundstücks je qm entschädigt. Die Entschädigung ist sehr gering. Sie richten sich nach dem derzeit festzustellenden Bodenrichtwert, wie schon zum Thema Leitungspachten ausgeführt.

FAZIT:

- I) Die für eine Abwägung notwendigen Informationen sind nicht ausreichend bekannt. Es sind lediglich Zahlen zu den Kosten von WINGAS bekannt. Zu den sozialen Kosten gibt es keine Aussage. Ebenso wenig ist über die privaten und sozialen Erträge des Vorhabens bekannt. Zu den sozialen Erträgen, also den Nutzen für die Allgemeinheit fehlt sogar jeder Anknüpfungspunkt, d.h. es ist für den Bürger nicht zu sehen, wo diese herkommen sollen.
- II) Die gesetzlichen Regelungen zur Generierung dieser Informationen sind unzureichend. Die Erhebung und Kommunikation dieser Informationen kann nur durch die Politik veranlasst werden.
- III) Die Bürger der Region wollen wissen, welche Vorteile den schwerwiegenden Nachteilen gegenüberstehen, die ihnen durch das OPAL-Vorhaben zugemutet werden sollen. Diese Frage zu beantworten, ist Aufgabe der Politik.