

Bewusstsein für Infrastrukturprojekte schärfen – Für eine neue Kultur der Bürgerbeteiligung –

PETER RAMSAUER

Sehr geehrter Herr Professor Papier,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

der Moderator Herr Krumrey hat eben eine Mahnwache vor meinem Ministerium angesprochen. Von dieser drei- oder viertägigen Dauer-mahnwache zum Thema Stadtentwicklungspolitik habe ich lediglich einmal einen einzigen Teilnehmer gesehen. In den Medien war dagegen von einer Art Massenmahnwache die Rede, die sich *gegen* geplante Kürzungen bei der Städtebauförderung gewandt hat. Nach meinem persönlichen Eindruck war von einer Massenbewegung jedoch nichts zu sehen.

Ich komme aber gerade von einem Termin hier in München, wo ich etwas ganz anderes gesehen habe. Mitten im Englischen Garten haben sich hunderte von Menschen *dafür* ausgesprochen, mit Hilfe einer Untertunnelung auf einer Länge von ca. 400 Metern die Geschlossenheit dieses großartigen Englischen Gartens wiederherzustellen. Warum ich dies jetzt berichte, obwohl es dem Bund aus Gründen, die ich jetzt nicht näher erläutern brauche, untersagt ist, dort so etwas mitzufinanzieren? – Ich erwähne dies, weil sich hier Menschen daran gemacht haben, mit einer großartigen Idee *für* etwas zu sein. Und genau ein solches Beispiel dafür, dass Menschen *für* etwas auf die Straße gehen, möchte ich bewusst an den Anfang stellen.

Lieber Herr Professor Papier,
liebe Teilnehmer dieser hochkarätigen Tagung,

Sie alle wissen, dass ich kein Jurist bin. Dennoch habe ich mich getraut, dieser Einladung Folge zu leisten. Denn ich glaube, mit dem Veranstaltungsthema „Planen, Erklären, Zuhören – wie Großprojekte

mit Bürgerbeteiligung möglich werden“, widmen Sie sich seitens Ihrer Gesellschaft zusammen mit der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft nach meiner festen Überzeugung ganz zentralen Fragen, denen sich die gesamte Infrastrukturplanung und Verkehrsinfrastrukturentwicklung in unserem Land unbedingt annehmen muss.

I. Für eine neue Kultur der Bürgerbeteiligung

Bereits aus meinem Redetitel können Sie ersehen, dass auch ich in meinem Amt als Bundesverkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungsminister eng mit dem Thema Bürgerbeteiligung konfrontiert bin. Auch ich trete sehr entschieden ein für eine neue Kultur der Bürgerbeteiligung bei Großprojekten – und übrigens nicht nur bei Großprojekten, sondern auch bei vielen kleineren. Denn es liegt naturgemäß im Empfinden des Einzelnen und es ist eine Frage der subjektiven Perspektive, was den Einzelnen betrifft und umtreibt. Diese neue Kultur der Bürgerbeteiligung wird aber nicht allein mit juristisch klar definierten und strukturierten Instrumenten des Planungsrechts abgesichert werden können. Notwendig und sinnvoll ist darüber hinaus eine ganze Reihe von weiteren Formen der Partizipation. Beides also, förmliches Planungsrecht und darüber hinaus ergänzende Bürgerbeteiligung müssen im Idealfall sinnvoll und einzelfallbezogen zusammenkommen.

II. Beispiel „Stuttgart 21“

Lassen Sie mich als Beispiel das naheliegende Projekt „Stuttgart 21“ beleuchten. Die anhaltenden Konflikte um dieses Großprojekt zeigen in aller Deutlichkeit, dass die im Rahmen des Planungsrechts vorgesehenen Beteiligungsmöglichkeiten eben offenbar nicht ausgereicht haben, um die dringend notwendige Akzeptanz und den zwingend erforderlichen Rechtsfrieden zu gewährleisten. Es wurde im Laufe dieses Projekts wahrlich viel informiert. Und das ganze Projekt hat ja auch eine jahrzehntelange Vorgeschichte – begonnen mit einem Planungswettbewerb, über den auch ich aus nächster Nähe informiert wurde. Es war u. a. mein Bundesbruder, Professor Heimerl aus Stuttgart, der das ganze Projekt in den Urvarianten geplant hat und der

mir auf unserem Verbindungshaus bereits vor Jahrzehnten hier in München alle Details und Varianten erklärt hat. Dann war ich später selbst im Rahmen meines zweiten Berufs, nämlich meiner Müller-ausbildung, zwei Jahre in Stuttgart. Ich habe den Projektgegnern immer gesagt, dass ich jeden Baum im Schlosspark höchstpersönlich aus dieser Zeit kenne. Unter dem Strich wird man also sagen dürfen, dass über dieses Projekt wirklich umfassend und viel informiert wurde – ich habe das alles selbst miterlebt. Und auch bei der Projektvergabe, bei der Planungsvergabe: Öffentlichkeit, Öffentlichkeit, Öffentlichkeit. Es sind zig Kommunalwahlen, Landtagswahlen, Bundestagswahlen über dieses Projekt hinweggegangen. Alle, die dort zur Wahl standen bzw. gewählt wurden und wiedergewählt wurden, haben sich über die vielen Wahltermine hinweg immer zu diesem Projekt bekannt. Am Hauptbahnhof stand jahrelang ein Infopavillon, der über alle Entwicklungen Aufschluss gab. Und dennoch kommt es zu einem Zeitpunkt, wo plötzlich niemand etwas gewusst haben will. Sie werden Verständnis dafür haben, dass mir dies nicht recht in den Kopf geht.

Festzustellen aber bleibt: Trotz eines langjährigen Prozesses mit juristisch abgeschlossenen Genehmigungsverfahren und einem klaren rechtsstaatlich legitimierten *Procedere* ist es in Stuttgart offenkundig nicht gelungen, eine breite gesellschaftliche Akzeptanz für dieses Projekt zu schaffen. Und jetzt mündet das Ganze in einer Woche am 1. Adventssonntag in einen Volksentscheid.

III. „Stuttgart 21“-Schlichtung sicher kein Modell

Ich will aus meiner Meinung zu diesem ganzen Hin und Her in Stuttgart auch überhaupt keinen Hehl machen: Erst rechtskräftiges Bau-recht zu schaffen, dann die Finanzierung zu sichern und zuletzt alles noch einmal von hinten aufzurollen, das kann definitiv nicht die richtige Reihenfolge sein. Und deswegen sage ich auch klipp und klar zu der Frage, ob eine Schlichtung wie bei „Stuttgart 21“ ein Modell für andere Großprojekte sein kann: Nein, sie kann kein Modell sein, sondern sie ist ein abschreckendes Beispiel und allenfalls eine Reparaturmaßnahme, weil die bisherigen Mechanismen nicht funktionieren. Und auch diese Reparaturmaßnahme, auf deren Regeln sich vorher alle verständigt hatten, hat hinterher nicht zur Akzeptanz und

nicht zum Rechtsfrieden geführt. Vielmehr erleben wir etwas, was auch ich in meiner jahrzehntelangen politischen Tätigkeit noch nie erlebt habe. Die Schlichtung hat zu einem Zustand in der Landesregierung geführt, wo die eine Hälfte „Hü“ und die andere „Hott“ sagt. Insofern also kann man direkt von einem Scheitern dieser Reparaturmaßnahme insgesamt sprechen.

IV. Am Ende muss Rechtssicherheit gewährleistet sein

Meine Damen und Herren,

unverzichtbarer Baustein jeder Vorhabensplanung muss daher die Auseinandersetzung mit der Frage sein, wie die Akzeptanz und die Unterstützung der Bürger, der Wirtschaft und der gesamten Gesellschaft erreicht werden kann. Und zwar von Anfang an, wenn es mit einem Projekt von der Idee her beginnt, das heißt, wenn auch der gesamte formale Planungsprozess noch offen ist. Aber: Wenn dann am Ende rechtskräftig erteiltes und nicht mehr anfechtbares Baurecht herrscht, dann müssen sich die Investitionsträger – egal ob privatrechtlich oder öffentlich-rechtlich organisiert – darauf auch verlassen können. Am Ende muss Zuverlässigkeit herrschen. Denn wir können es uns in unserem Land, in dem wichtige Infrastrukturvorhaben auch nach wie vor möglich sein müssen, nicht leisten, dass solche Infrastrukturvorhaben in Blockaden ersticken.

Und zum Thema Volksbefragung und Partizipation möchte ich auch eine Aussage des wahrlich nicht als gerade konservativ geltenden Politologen Franz Walter vom Institut für Demokratieforschung an der Uni in Göttingen zitieren. Auf die Frage des Internetdienstes „Welt online“, welche Veränderung in der deutschen politischen Kultur er am meisten bedauere, hat Franz Walter Anfang August dieses Jahres gesagt – ich zitiere: „Tja, ehrlich gesagt derzeit den zunehmenden Abstand zur Idee der Repräsentativität. Dieses gegenwärtig wohlfeile Gesäusel von Transparenz und Partizipation ist mir schwer erträglich. Die Partizipationsdemokratie wird eine brutale Gruppengesellschaft derjenigen werden, die mittels höherer Ressourcen aus der demokratischen Willensbildung einer Nation gleichsam privatemokratisch aussteigen und sich durchsetzen können“ – soweit Franz Walter.

Ich halte den Gedanken vom „privatdemokratischen Ausstieg“ und dem „sich durchsetzen“ für einen ausgesprochen interessanten Analyseansatz. Und ich meine, wir sollten solche Befürchtungen durchaus sehr, sehr ernst nehmen.

V. Petitum: Mehr Vertrauen in die repräsentative Demokratie

Mein Petitum lautet jedenfalls: Schenken wir doch den wohl organisierten Entscheidungsprozessen unserer repräsentativen Demokratie auch wieder mehr Vertrauen und bekennen wir uns zu diesen Prozessen. Lassen Sie sie uns um ein sinnvolleres Mehr an Beteiligung erweitern, diese Prozesse aber nicht ersetzen durch Mechanismen, die der Stimmungsdemokratie Tür und Tor öffnen.

Meine Damen und Herren,

der Ausbau und die Ertüchtigung unserer Verkehrsinfrastrukturen sind zudem ein Feld, das schon mit Blick auf die langjährigen Projektvorläufe auf Stetigkeit und Verlässlichkeit angewiesen ist. Daher ist es auch an der Zeit, das Bewusstsein für Infrastrukturprojekte neu zu schärfen und gleichzeitig eine neue Kultur der Bürgerbeteiligung zu schaffen. Ich betone es noch einmal: Ein Land wie das unsrige muss auch in Zukunft Großprojekte gerade auch im Verkehrsbereich schaffen können – aber mit neuen Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung.

VI. Grundforderung: Mehr Transparenz

Die Sicherstellung einer zukunftsweisenden Verkehrsinfrastruktur kann nicht gelingen, wenn wir wichtige Projekte zur Entwicklung und Anpassung unseres Verkehrssystems nicht mehr durchführen können, nur weil die Akzeptanz vor Ort im regionalen Bereich fehlt. Dabei begrüße ich den Wunsch einer immer größeren Zahl von Bürgern nach mehr Transparenz und Beteiligung bei Planung und Umsetzung ganz ausdrücklich.

Wir brauchen und wollen daher diese neuen Formen einer positiven Begleitung von Großprojekten und zwar frühzeitig und nicht erst, wenn die Bagger anrollen. Grundlage aller Beteiligung muss

hierbei größtmögliche Transparenz sein. Es gehören nicht nur alle Betroffenen *an* einen Tisch, sondern es gehören auch alle Fakten *auf* den Tisch. Nur so können wir eine breite Akzeptanz für Planung und Umsetzung sicherstellen.

VII. Kürzere Verfahrensdauer und mehr Bürgerbeteiligung

Und wenn es gelingt, durch die frühzeitige Einbindung der Bürger Bedenken und Widerstände auszuräumen und breite gesellschaftliche Unterstützung für ein Vorhaben zu schaffen, kann und wird dies ganz sicher auch zu einer schnelleren Umsetzung von Infrastrukturprojekten führen. Und das ist auch die Frage an das „geislerische Postulat“ nach seiner Schlichtung – wie ich das immer nenne. Nämlich das Postulat, kürzere Verfahrensdauern bei mehr Bürgerbeteiligungen zusammenzubringen. Und ganz nebenbei: Ich bewundere Heiner Geisler wirklich und frage mich, ob ich es mir mit Mitte 80 antun würde, derart schwierige und permanent live im Fernsehen übertragene Schlichtungsrunden abzuhalten. Jedenfalls klingt das Postulat, kürzere Verfahrensdauern bei mehr Bürgerbeteiligungen zusammenzubringen, zunächst einmal wie die Quadratur des Kreises. Aber ich glaube, wenn man es richtig anpackt, dann kann man es auch verwirklichen.

VIII. Betroffene zu Beteiligten machen

Unser Leitmotiv, meine Damen und Herren, im Infrastrukturbereich ist klar. Ich will Betroffene zu Beteiligten machen. Ganz so, wie ich es vor Jahrzehnten bereits in der Kommunalpolitik bei kleinen Projekten gelernt habe, um Akzeptanz für die Umsetzung von Projekten zu gewinnen. Und dabei meine ich die Betroffenen in einem doppelten Sinn. Bisher haben wir doch in der Diskussion als Betroffene immer diejenigen gemeint, die gegen etwas waren. Die gibt es natürlich auch. Aber ich möchte auch diejenigen Betroffenen in den ganzen Planungs-, Überlegungs- und Überzeugungsprozessen dabei haben, die im Grunde genommen für ein solches Projekt sein müssten. Wenn Sie sich das am Beispiel „Stuttgart 21“ noch einmal ansehen:

Als Betroffene sind hier fast nur diejenigen wahrgenommen worden, die sich als Beschützer des Juchtenkäfers, als Verteidiger der einzelnen Parkbäume oder anderer Dinge hervorgetan haben.

Nein, als Betroffene müssen sich auch die anderen artikulieren, etwa die regionale Wirtschaft, die eine vernünftige Anbindung braucht. Oder diejenigen, die sagen, ich will kurze Strecken nicht mehr mit dem Flugzeug, sondern mit einer schnellen und attraktiven Schienenverbindung bewältigen. Oder auch derjenige ist ein Betroffener, der diese großartige Stadtentwicklungschance für die Stadt Stuttgart nutzen will, die mit der Erschließung eines knappen Quadratkilometers bester Innenstadtlage verbunden ist. Nach einer solchen Chance würden sich zehntausende von Bürgermeistern und Oberbürgermeistern in der ganzen Bundesrepublik Deutschland die Finger lecken. Auch diese positiv Betroffenen müssen wir also an einen Tisch holen. Und wir gehen deswegen in meinem Haus seit geraumer Zeit der Frage nach, wie wir das genau leisten können.

IX. Handreichung mit guten Beispielen für mehr Bürgerbeteiligung in Arbeit

Ich habe dazu im Sommer dieses Jahres eine Studie vergeben. Sie trägt den Titel „Stärkung der Akzeptanz bei der Umsetzung von Großvorhaben im Verkehrssektor/Bürgerbeteiligung“. Zugegeben: Der Titel klingt furchtbar technokratisch – aber das haben Studien nun mal häufig so an sich. Ich rechne mit ersten Ergebnissen in diesem Jahr.

Starre Verhaltensvorgaben oder gar eine gesetzliche Verpflichtung stehen bei der Studie bewusst nicht im Vordergrund. Wir sollen uns vielmehr genau ansehen, wie wir zügig auf der Basis der bestehenden rechtlichen Instrumente eine größere Akzeptanz für Infrastrukturvorhaben durch stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bürger vor Ort schaffen können. Denn ich bin überzeugt: Eine passgenaue Lösung für alle Arten von großen Vorhaben, die man Kodifizieren und Festschreiben kann in einem Gesetz, die wird es nicht geben. Wir arbeiten – und das sei der Vollständigkeit halber natürlich auch erwähnt – zusammen mit dem Bundesinnenministerium derzeit an einem sog. Planungsvereinheitlichungsgesetz. Auch das befasst sich mit der Umsetzung des „geislerischen Postulats“. Leider kommen wir

hier nur recht mühsam voran. Federführend ist hier nach der Geschäftsverteilung der Bundesregierung das Bundesinnenministerium. Mein Ministerium arbeitet zu, weil wir hier naturgemäß ein hohes Maß an Betroffenheit haben. Und wir arbeiten an einer Handreichung, die dann aus dieser Studie hervorgehen soll. Sie soll Entscheidungsfindungen erleichtern auf Basis guter Beispiele für planungsbegleitende Bürgerbeteiligung.

Denn ich betone es noch einmal: Eine einzige passgenaue Lösung für zig Großprojekte werden wir nicht in der Weise bekommen, das wir sie dann rechtlich genau kodifizieren können.

Ich nenne nur ein paar Beispiele, die zeigen, dass jeder Fall anders liegt.

Ich nenne die Rheintalbahn, diesen so wichtigen Schienenstreckenabschnitt zwischen Karlsruhe und Basel – ein Projekt mit völlig eigenen Herausforderungen. Ein weiteres Projekt ist die so genannte Y-Trasse, die Bremen, Bremerhaven und Hamburg quasi als Hafenhinterlandanbindung y-mäßig auf der Schiene verbindet nach Hannover. Auch hier haben wir eine völlig andere Herausforderung. Oder noch einmal ein Beispiel von der Schiene: Die Anbindung der neuen Fehmarnbeltquerung.

Oder ich nenne das ganze Hin und Her um die neuen Flugrouten beim neuen Flughafen in Berlin. Hier hat man den Menschen im Planfeststellungsverfahren 10 Jahre gesagt, wie dieser Flughafen an- und abgeflogen wird. Und auf einmal schlägt die Deutsche Flugsicherung ganz andere Routen vor. Es ist doch nachvollziehbar, dass die Betroffenen völlig vor den Kopf gestoßen waren, weil sie bereits im Vertrauen auf andersartige Planungen woanders ihre Häuser gekauft haben. Andere sind wegen der früher angekündigten An- und Abflugrouten bewusst dort wohnen geblieben und haben sich von der Flughafengesellschaft Schallschutzmaßnahmen finanzieren lassen.

Beim Beispiel dritte Bahn am Flughafen München liegt der Fall wieder anders, oder am Frankfurter Flughafen. Oder zu etwas ganz anderem: Ich denke an all die Projekte, die wir im Zuge der Energiewende jetzt beispielsweise an neuen Hoch- und Höchstspannungstrassen bauen müssen. Oder möglicherweise da und dort auch an neuen Kohle- oder Gaskraftwerken bzw. an Wasserkraftpumpspeicherwerken. Überall haben wir es jeweils mit ganz unterschiedlichen Herausforderungen zu tun.

Wir können diese verschiedenartigen Projekte deshalb im Grunde genommen nur typisieren. Welche Instrumente der Bürgerbeteiligungen – ob Runde Tische, ob Projektbeiräte, ob Mediationsverfahren – zu welchem Zeitpunkt dann auch immer eingesetzt und genutzt werden, es muss im Einzelfall passgenau und auch mit politischem Fingerspitzengefühl entschieden werden. Und beim politischen Fingerspitzengefühl gehört grundsätzlich auch dazu, dass man den Menschen nicht 10 Jahre lang das eine ankündigt und es plötzlich ganz anders kommt. Genau deshalb habe ich auch im letzten Herbst bei der Flugroutenendebatte in Berlin interveniert, weil ich es nicht hinnehmen konnte, dass Verlässlichkeit auf einmal überhaupt nicht mehr gilt.

Aber zurück zu der eben erwähnten Studie, meine Damen und Herren. Sie soll also quasi ein praktisch anwendbarer Werkzeugkasten sein, weshalb wir diese Handreichung zunächst einmal „Handbuch Bürgerbeteiligung“ genannt haben. Ein Handbuch also, das den Vorhabenträgern aller Art, von der Kommune über ein Land, den Bund, die Bahn oder wen auch immer, die Möglichkeiten und notwendigen Rahmenbedingungen einer besseren und frühzeitigeren Öffentlichkeitsbeteiligung aufzeigt.

Da uns die Einbindung der Öffentlichkeit und die Sicherstellung vor allem auch der Praxistauglichkeit dieses Handbuchs sehr am Herzen liegt, werden wir unmittelbar nach Vorlage des Entwurfs den Dialog mit potentiellen Vorhabenträgern und den vielen beteiligten Verbänden suchen. Mein Ziel ist es, dies im Frühjahr des nächsten Jahres zu tun.

Aber eines ist mir an dieser Stelle auch wichtig noch einmal anzumerken: Wir müssen ehrlich miteinander sein, was im Rahmen von Bürgerbeteiligung dann tatsächlich auch möglich ist. Denn egal welche Beteiligungsverfahren auch zum Zuge kommen: Sie können die herkömmlichen Verfahren wie ein Planfeststellungsverfahren sinnvoll ergänzen oder einem solchen vorausgehen, aber sie werden und dürfen sie in meinen Augen niemals ersetzen.

Das Ergebnis etwa von Mediationsverfahren bindet lediglich die Beteiligten. Es kann aber gegenüber Dritten keine verbindliche Wirkung entfalten. Eine Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens unter Beachtung und Anwendung des geltenden Rechts und unter umfassender Abwägung aller gegeneinander streitenden Interessen kann abschließend nur in einem förmlichen Verwaltungsverfahren wie der Planfeststellung getroffen werden.

X. Gerichtliche Überprüfbarkeit muss zentrales Element bleiben

Die gerichtliche Überprüfbarkeit von formellen Planungsentscheidungen ist gerade auch in meinen Augen ein sehr zentrales Element in unserem Rechtsstaat. Es gehört daher zur Ehrlichkeit und Offenheit in solchen Diskussionen, vor zu hohen Erwartungen an Mediationsverfahren und andere Beteiligungsverfahren zu warnen. Wir brauchen Rechtssicherheit. Denn Vertrauen in den Bestand von einmal geschlossenen Verträgen, ergangenen Bescheiden und rechtskräftig erteiltem Baurecht ist nicht zuletzt Grundlage langfristiger Investitionsentscheidungen. Das gilt für Investitionsentscheidungen der öffentlichen Hand ganz genauso wie für Investitionsentscheidungen von privaten Investoren.

Unbeschadet dessen: Ich möchte an dieser Stelle bewusst auch ein positives Beispiel für gelungene Bürgerbeteiligung anführen. Ich meine die Nord-West-Landebahn, die vierte Bahn am Flughafen Frankfurt. Viele hier in diesem Raum haben vor Jahrzehnten all das erleben müssen, was beim Bau der Startbahn West passiert ist. Und wenn Sie damals in einer Umfrage gefragt hätten, ob sich jemand vorstellen kann, dass in Frankfurt jemals eine vierte Bahn gebaut wird, da hätten wohl 90 %, 95 % oder gar 98 % gesagt: Niemals. Wenn man dagegen jetzt im Sommer, wenige Monate vor der Inbetriebnahme erneut eine Umfrage durchführen würde mit der Fragestellung: „Wissen Sie, dass in Frankfurt eine vierte Bahn eröffnet wird“, da hätten wohl zwei Drittel der Befragten überhaupt nicht gewusst, dass dort eine vierte Bahn entsteht.

XI. Raumordnungsverfahren als geeigneter Anknüpfungspunkt für mehr Bürgerbeteiligung

Meine Damen und Herren,

als geeigneter Ansatzpunkt für eine frühzeitige und breitere Bürgerbeteiligung bereits im Planungsverfahren könnte vor allem das altbekannte Raumordnungsverfahren in Frage kommen, das ja dem Planfeststellungsverfahren vorgeschaltet ist. Denn zu diesem Zeitpunkt ist zum Beispiel ein bestimmtes Verkehrswegeprojekt hinsichtlich seiner Trassen- und Standortwahl bei weitem noch nicht so fest-

gelegt wie dann beim endgültigen Planfeststellungsverfahren. Gerade deshalb werden hier heute bereits neue Wege beschritten, um die Bürger frühzeitig zu informieren und auch außerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen Rahmens einzubinden.

XII. Beispiel Feste Fehmarnbeltquerung

Ich darf hierzu noch einmal das Beispiel Anbindung Fehmarnbeltquerung nennen. Und die Fehmarnbeltquerung insgesamt ist garantiert alles andere als ein unkomplizierter Fall von Infrastrukturplanung. Es ist vielmehr ein Tunnelprojekt zwischen Dänemark und Deutschland, das knapp 20 km unter dem Fehmarnbelt hindurch die dänische Küste mit der deutschen Insel Fehmarn verbinden soll. Während die Dänen das Projekt mit großer Mehrheit befürworten, gibt es auf deutscher Seite in der Region nicht unerhebliche Bedenken. Wir sind also hier besonders gut beraten, uns intensiv um eine frühzeitige und intensive Bürgerbeteiligung zu bemühen.

Genau dies tun wir. Und es gibt in Europa garantiert nur ganz wenige Projekte, die an Machbarkeit und Finanzierbarkeit, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit usw. so umfangreich untersucht worden sind, wie dies bei dieser Fehmarnbeltquerung und ihrer Anbindung auf Straße und Schiene erfolgt ist. Prognoseszenarien, Verkehrsmodelle, geologische, technische, sozioökonomische Studien – alles wurde intensiv untersucht. Und als das Ganze abgeschlossen war, wurde ein Staatsvertrag dazu abgeschlossen – Rechtskraft 14. Januar 2009.

Ich selbst habe mich mit diesem Projekt natürlich auch in allen Details auseinandergesetzt, war selbst vor Ort und werde natürlich auch erneut dort präsent sein. Das ist sicher keine einfache Aufgabe für Politiker. Politische Entscheidungsträger dürfen sich aber nicht damit begnügen, ihre Verwaltungsfachleute dorthin zu entsenden. Denn wenn es auch einmal brennt, sind vor allem die Politiker selbst beim Löschen gefordert. Natürlich habe ich mich im Vorfeld mit Zeitungsanzeigen konfrontiert gesehen, in denen es hieß: Bereiten Sie dem Ramsauer einen gebührenden Empfang. Wir haben dann gemeinsam mit allen Bürgermeistern die Strecke Lübeck-Puttgarten von Gemeindegrenze zu Gemeindegrenze mit dem Zug abgefahren. Jeder Bürgermeister hat mir dann im Führerstand seine Sorgen um

seinen jeweiligen Streckenabschnitt geschildert – von Bahnschranke zu Bahnschranke, von Gewerbegebiet zu Gewerbegebiet, von Strand zu Strand – alles haargenau. Am Ende des hochinteressanten Tages hat der Anführer der Protestbewegung dann gesagt, dass wir in der Sache natürlich nicht beieinander liegen, er aber ehrlich gesagt nicht damit gerechnet hätte, dass ich mich aus Berlin überhaupt unmittelbar vor Ort traue.

Also: Man muss als Politiker hingehen. Denn man kann und muss dort viel an Überzeugungsarbeit leisten. Mit Ministerpräsident Peter Harry Carstensen haben wir dann ein „Regionales Dialogforum“ eingerichtet, bei dem alle Beteiligten, die glühenden Befürworter und die Bahn, die die Bahnanbindung der Querung sicherstellt, wie auch die Gegner und die dänische Seite dabei sind, um alle Aspekte noch einmal gründlich aufzuarbeiten. Ich hoffe, dass dieses „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ Schule macht. Ähnliche Foren und Beteiligungsformen haben wir in den letzten zwei Jahren schon vielerorts mit ins Leben gerufen.

XIII. Wir brauchen eine deutlich breitere „Dafür-Mentalität“

Meine Damen und Herren,

eine vergleichbare Offensive braucht unser Land aber nicht nur bei solchen ganz konkreten Einzelgroßprojekten. Notwendig ist es ebenso, die Gesamtbedeutung unserer Verkehrsinfrastruktur für unsere gesamte Volkswirtschaft und für unseren Wohlstand insgesamt immer wieder deutlich zu machen. Wir brauchen gerade auch neue Kommunikationsstrategien zu den positiven Folgen leistungsfähiger Verkehrswege und Infrastruktureinrichtungen – nicht zuletzt für Arbeitsplätze und wirtschaftlichen Wohlstand. Und damit meine ich nicht nur Verkehrsprojekte oder Maßnahmen im Bereich der Stadtentwicklung. Denn wir haben natürlich auch alle anderen Dinge im Auge, die zur Infrastruktur gehören – etwa im Energiebereich oder im Bereich der Kommunikationstechnologien. Jeder will inzwischen 10 Megabit pro Sekunde an Übertragungsleistung. Aber wehe man gräbt dann wieder Glasfaserkabel-Trassen, errichtet Antennenanlagen oder anderes. Alles wird inzwischen sehr kritisch gesehen. Und es

reicht deshalb nicht, wenn sich dann lediglich die Wirtschaftsverbände und die für die Verkehrspolitik Verantwortlichen für einzelne Infrastrukturprojekte stark machen. Wir brauchen ein gesamtgesellschaftliches und wesentlich breiteres Bündnis für die Bedeutung von Infrastruktur, oder kurz gesagt: Wir brauchen eine wesentlich intensivere „Dafür-Mentalität“.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich ein paar Punkte zusammenfassen:

1. Wir haben aus „Stuttgart 21“ die Konsequenzen gezogen. Es ist inzwischen unstrittig, dass sich die formalisierten Prozesse nicht als hinreichend erwiesen haben. Wir brauchen eine andere und bessere Bürgerbeteiligung.

2. In Deutschland müssen auch weiterhin Großprojekte aller Art möglich sein! Ich bin viel unterwegs – in Brasilien, in China, in Indien, in Japan oder gestern in Rotterdam, wo ein gigantischer neuer Hafen entsteht. Nur zum Vergleich: Der neue Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven hat eine Kailänge von 1,4 Kilometern. In Rotterdam haben wir es mit einer Erweiterung des bisherigen Hafens um 14 km neue Kaianlagen zu tun. Das sind wahrlich Großprojekte. Und genau solche Projekte müssen in Deutschland weiterhin möglich sein.

3. Um solchen großen Infrastrukturvorhaben künftig die notwendige breite Akzeptanz zu verleihen, müssen wir die Öffentlichkeit frühzeitigst einbinden. Und wir müssen dazu aktiv auf die Öffentlichkeit zugehen, um die Betroffenen zu Beteiligten zu machen – Projektgegner wie Befürworter.

4. Und wir brauchen vor allem auch die Bürger, die Unternehmen, die Verbände oder Institutionen wie die Ihre, Herr Professor Papier, die sich aktiv für ein Vorhaben einsetzen. Und ich wiederhole es immer wieder, wir brauchen in Sachen Infrastruktur eine deutlich stärkere „Dafür-Mentalität“.

Werben wir also weiter für dieses Grundanliegen und werben wir zugleich weiter für das Vertrauen in unsere heutigen formalen rechtsstaatlichen Planungsprozesse.

Meine Damen und Herren,

wenn wir alle miteinander diese Dinge beherzt angehen, dann bin ich mir ganz sicher, dass wir wichtige Großprojekte in unserem Land auch weiterhin angehen können – auch in der Gewissheit eines breiten gesellschaftlichen Konsenses.

Vielen herzlichen Dank!