

Arbeitsgruppe 2a:

Wo und wie sollen Bürger beraten, wo entscheiden?

Verknüpfung von formellen und informellen Elementen (Bedarfsplanung)

Die Arbeitsgruppe 2a mit ihrem Sprecher Dr. Reinhard Wulfhorst, Referatsleiter Verkehrspolitik im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, hatte die Beteiligung der Länderparlamente an der Bedarfsplanung und die Beteiligung des Bürgers in diesem Zusammenhang zum Thema. Im Laufe der Diskussion konzentrierte sich die Gruppe allerdings auf die konkrete Bürgerbeteiligung, die Rolle der Länderparlamente konnte aus Zeitgründen nicht mehr erörtert werden.

Die Arbeitsgruppe 2a sieht den Vorschlag grundsätzlich **positiv**, die **Bürger bereits auf Länderebene bei der Vorhabenanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan** einzubeziehen. Die überwiegende Zahl der Teilnehmenden sieht hier allerdings angesichts des aktuellen Zeitplanes für die Aufstellung des BVWP 2015 ein erhebliches Problem. Der BVWP sollte eine **Gesamtstrategie** sein, nicht eine Ansammlung von Vorhaben. Diese Gesamtstrategie fehlt nach Auffassung fast aller Teilnehmenden bislang. „Für Niedersachsen z. B. werden gegenwärtig 200 Projekte für den BVWP diskutiert; ohne dass die erforderliche aktuelle Verkehrsprognose und die Gesamtstrategie des Bundesverkehrsministeriums bekannt sind“, so Dr. Reinhard Wulfhorst. So kommt es zu einer Mehranmeldung von Projekten und dazu, dass Bürger möglicherweise zu Projekten beteiligt werden, von denen bei Kenntnis der Gesamtstrategie völlig klar wäre, dass sie keine Chance haben, in den BVWP aufgenommen zu werden. Solche enttäuschten Erwartungen bei Bürgerinnen und Bürgern kann man mit einer **zuvor möglichst im Konsens festgelegten Strategie und Prognose** vermeiden.

Es geht also in erster Linie darum, wie man den Bürger in die **Strategiediskussion** einbeziehen kann. Die klare Forderung der AG 2a lautet daher: Es muss zunächst eine **Bürgerbeteiligung zu den konzeptionellen Fragen** stattfinden: Wie wird Mobilität in 2030 aussehen, welche Mobilitätsmodelle haben wir, wo sind Prioritäten zu setzen, wie ist der Split zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, wo sind Schwachstellen, wo ist der Ausbau, wo ein Neubau wichtiger? Bevor dies nicht festgelegt und kommuniziert ist, kann man nicht über die konkreten Projekte reden. Konkret schlägt die AG 2a vor, **eine Abstraktionsebene höher** zu gehen, also zunächst weg von konkreten Projekten und hin zu einer **Zielbeschreibung/Strategie**.

Wie aber kann man die Bürger in diese Strategiediskussion auf Bundesebene einbeziehen? Hier können **Verbände** gute Arbeit leisten. Allerdings kann man natürlich nicht mit 80 Millionen Bundesbürgern sprechen. Beispielsweise durch die Bildung **repräsentativer Gruppen/Bürgerforen** per Zufallsauswahl, die zu Strategien und Projekten befragt werden, erhofft sich AG 2a **konsensuale Ergebnisse**. Daraus können dann letztlich auch konkrete Projekte entwickelt werden, die zu mehr **Akzeptanz** führen. Dr. Reinhard Wulfhorst: „Der Bürger kann sich doch nicht zu einem konkreten Projekt äußern, wenn er gar nicht überprüfen kann, ob das jeweilige Projekt in die Strategie passt.“

Für Uwe Beckmeyer (MdB SPD) gehen diese Vorschläge in die **richtige Richtung**. Er plädiert dafür, „eine offene Netzdiskussion in der Bundesrepublik Deutschland“ zu führen. **Der BVWP alten Stils ist nach Auffassung Beckmeyers nicht mehr tauglich**. Er fordert eine **Bundesnetzplanung**, in der die verschiedenen Verkehrsträger ihre Stärken ausspielen können. Zudem müssen Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsträger miteinander verbunden werden. Man muss sich in Deutschland darüber im Klaren werden, ob man eine eher straßenlastige Verkehrspolitik betreiben will oder wo es sinnvoll ist, auch schienen- oder auch wasserstraßenorientiert vorzugehen. Diese **grundsätzliche Neuorientierung** muss laut Beckmeyer ganz am Anfang stehen, erst dann kann man schrittweise weitergehen. „Deutschland darf nicht weiter ‚von der Hand in den Mund‘ leben“, sagte Beckmeyer. Er fordert einen **langfristigen, dauerhaft tragfähigen und abgestimmten Prozess**, der im **Konsens mit der Gesellschaft**, also mit dem Bürger, gefunden wird und nicht durch neue Koalitionen wieder umgeworfen werden darf. „Andernfalls verschwenden wir die Ressourcen der Bundesrepublik Deutschland“, sagte Uwe Beckmeyer.

Kann diese Strategie für den BVWP 2015 und für alte Vorhaben aus dem BVWP 2003 wirksam werden? „Wenn Planfeststellungsbeschlüsse da sind, sollten sie umgesetzt werden. Aber es gibt noch eine ganze Reihe von Projekten auch aus dem BVWP 2003 ohne Planfeststellungsbeschluss. Diese müssen auf den Prüfstand“, ergänzte Beckmeyer. Wulfhorst: „Man kann derzeit in der Bürgerbeteiligung aber schon einiges was machen, z. B. über Regionalkonferenzen im Zusammenhang mit den Länderanmeldungen, aber das von uns vorgeschlagene ideale Konzept lässt sich für 2015 kaum mehr verwirklichen, wenn man an dem Zeitplan des BMVBS festhalten will.“

Dr. Wolfgang Eckart, Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und Teilnehmer des Symposiums sagte, dass Bürgerbeteiligung auch jetzt schon möglich ist: „Das, was Sie fordern, wird zu 100 Prozent geplant mit einem ganz neuen Konzept des BMVBS.“ Laut Eckart wird das BMVBS **Ende 2012** eine sogenannte **Grundkonzeption inkl. Priorisierung** veröffentlichen. „Im Zuge dessen werden genau die genannten Fragen diskutiert“, so Eckart: Welche Ziele verfolgt der BVWP, welche Projekte sind ausgewählt, wie wird priorisiert? Zu dieser Grundkonzeption wird es eine Bürgerbeteiligung geben (jeder Bürger kann sich schriftlich äußern): Diese Argumente und deren Abwägung durch das Ministerium wird das BMVBS bekanntgeben. Im Anschluss wird es Konsultationsgespräche mit den Verbänden geben, dann folgt die Strategische Umweltprüfung. Die Bürger werden nochmals beteiligt, wenn der BVWP vorliegt. Sie können dann erneut schriftlich Einwände erheben und Vorschläge machen. Dazu Uwe Beckmeyer: „Der Verkehrsausschuss hat darüber bis heute keinerlei Informationen, daher ist es eine komplette Black Box und kann mit Transparenz nicht in Verbindung gebracht werden.“ Moderator Tim Schlüter stellte zumindest eine Zielübereinstimmung beider Argumentationen fest: „Den Erfolg der neuen Grundkonzeption gilt es zu überprüfen“, so Schlüter.

Die schriftliche Befragung der Bertelsmann Stiftung unter den Teilnehmern des Symposiums zur Beteiligung der Bürger an der Bedarfsplanung (**„Landtage konsultieren Bürger, Interessengruppen und Verbände“**) ergibt ein gemischtes Bild: Etwa die Hälfte der Befragten fordert die Beteiligung, einige befürchten, dass so ein Vorgehen möglicherweise zu aufwendig und zeitintensiv ist. Wichtig ist den Befragten eine gezielte frühzeitige Information über Beteiligungsoptionen, z. B. **durch Fernsehspots oder Berichterstattung in Nachrichten und Tageszeitungen in prominenter Form**, um Beteiligung wirklich möglich zu

machen. Auch wird gefordert, dass die Ergebnisse der Konsultation nur Empfehlungscharakter haben sollen, da vielen Bürgern der nötige Sachverstand fehlt. Und schließlich sind etwa 30 Prozent der Befragten der Meinung, dass diese Konsultation bereits praktiziert wird, z. B. durch informelle Kontakte oder regionale Voten. Diese Verfahren müssten allerdings evaluiert werden, um auf dieser Grundlage nach Verbesserungen zu suchen. Wichtig ist für einige Befragte auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Projekte, um „Wünsch-Dir-Was-Listen“ auszudünnen und „nachhaltigeren Nutzen der Projekte sicherzustellen“.

Das BMVBS plane eine Öffentlichkeitsbeteiligung gem. UVP-Richtlinie zusätzlich und neben der Verbandsanhörung und den Anmeldungen der Länder. Unklar sei jedoch, wie sich diese Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verbändeanhörung, zu den Länderanmeldungen und zur Parlamentsbefassung verhalte und welche Entscheidungsspielräume dann noch den Landesparlamenten zukommen. Es bestehe die Gefahr, dass parallele Beteiligungsverfahren unter der Ägide der Landesparlamente in „Beteiligungsaktivismus“ ausarten. Vorgeschlagen wird auch eine Strategieentwicklung für ein Netzkonzept mit NROs, Verbänden, Ländern und in Expertenrunden (analog der integrierten Verkehrsentwicklungskonzepte für Städte und Regionen).