Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

111028 AH

Werkstattgespräch „Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben – aber wie?“

Florian Pronold, SPD-Fraktion Montag 31.10.2011 im Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages in Berlin

1. **Fragestellung:**

   Bürgerbeteiligung ist kein Selbstzweck, deshalb Umformulierung der Frage:
   Wie sieht ein **besserer Planungsprozess für große Infrastrukturmaßnahmen** aus?

2. **Analyse heutiger Mängel:**

   - **Verfahrensdauern zu lange – 30 Jahre** und mehr: dadurch ist der neuen Generation Ziel und Zweck, frühere Abwägungen nicht mehr bewusst; gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen ändern sich; Gesetze passen nicht mehr – Kluft zwischen politischer Zielsetzung und Betroffenen, Eskalation
   - **Ziele werden im Verlauf geändert** oder gar nicht mehr erfüllt – aber Planung steht und Maßnahmen passen nicht mehr auf Ziele
   - **Bürger kennen Abläufe, Verfahren, Gesetze nicht** – Verständigungsschwierigkeiten
   - **Gesetze spiegeln oft nicht die Interessen der Bürger** sondern der Vorhabenträger und Investoren (Bund)
   - **Anhörungsbehörden sind nicht fachkundig** im Sinne kritischer Fragesteller, sondern am rechtmäßigen Ablauf der Verfahren orientiert
   - die **Komplexität der Vorhaben** wird nicht im Verfahren abgebildet sondern durch eine Folge von Planungsschritten zerlegt (RO, Planfeststellung in Abschnitten), was zu **früh zu irreversiblen Festlegungen** führt, dadurch werden Konflikte zu spät erkannt
   - Gewichtung zwischen Fachplanungen und Betroffenheiten der Bürger ist nicht transparent
   - **politisch gesetzte Prioritäten** sind bei Konkurrenz von Projekten nicht nachvollziehbar; Politik folgt keiner Ratio, wohl aber die Durchführung von Projekten
   - es **gibt kein sinnvolles Projektmanagement**, das Zeitplan, Realisierung und Finanzen abbildet
   - es gibt **keine Projektkontrolle**, die regelmäßig dem Auftraggeber berichtet über Stand, Abweichungen
   - Dokumente zur Offenlage, Erörterung sind für Normalbürger kaum lesbar;

   Zusammengefasst: **Es ist nicht zu glauben, wie unprofessionell die Milliardenprojekte in die Prioritäten eingestuft werden, ohne Kontrolle realisiert werden und oft am Ziel vorbeischießen.**

Beschleunigungsgesetze sollen ausgerechnet dort greifen, wo der Bürger (endlich) Gelegenheit hätte, seine Interessen einzubringen – diese Wochen an Zeiteinsparung sind geradezu lächerlich im Verhältnis zur gesamten Verfahrensdauer.

3. Anmerkungen entlang der Vorlage zum Werkstattgespräch:

zu Ziff. 1-3 – Bürgerbeteiligung – Beschleunigung

- gut **begründete Infrastruktur**: meist ist nicht das OB sondern das Wie das Problem; **Politik muss sich im Konsens bewegen** – ein Projekt gewinnt nicht, wenn sich die Parteien öffentlich streiten bis zur Diffamierung; der Vertrauensverlust bei der Politik überträgt sich als Zweifel auf die Sinnhaftigkeit des Vorhabens
- Regelungen des BauGB sind sehr gut – sie könnten allgemein übertragen werden Voraussetzung: breit angelegt, viel Zeit; Verfahren offen halten, wenige formale Regelungen; **eine breit und fachlich tief angelegte Vor-Planungsphase spart am meisten Verfahrenszeit ein**;
- kein oder kaum lokaler Nutzen von Maßnahmen: das ist ein Problem, das typisch für große Infrastrukturen ist, und genau da muss die Aufklärung über offene Kommunikationsverfahren statt finden
- **Beschleunigungsgesetze: Die Dt. Einheit war ein Ausnahmefall**! Daraus nun die Regel machen zu wollen, geht an den eigentlichen Ursachen langer Planungs- und Realisierungszeiten vorbei (s.o.); die **Gesetzesinitiativen bringen im Gegenteil eher den Willen zum Ausdruck, die lästigen Verhandlungen mit Betroffenen los zu werden statt mit ihnen die bessere Lösungen zu entwickeln**.
- **Betriebskonzepte sind nicht Gegenstand der Planfeststellung – ein gravierender Mangel,** nicht nur bei Flugrouten

zu Ziff. 4

- **Projektbeirat / Lenkungsgruppe** – sie muss schon **bei der Definition des Projektes** mit den Bürgervertretern bestückt sein: Aufgabe ist Ziele zu definieren, alternative Lösungskonzepte zu prüfen, das **Projektmanagement zu kontrollieren**, dem **Auftraggeber regelmäßig zu berichten**
- die transparente, umfassende, **verständliche Information** der Beteiligten hat alle Möglichkeiten moderner Kommunikation auszuschöpfen
- **Planungsschritte** müssen nachvollziehbar abgeschlossen und für verbindlich erklärt werden
- **Planungsparameter und Bewertungen von Alternativen** sind Kernpunkte, die öffentlich gemacht werden müssen
- Bürgerentscheide über Bundesprojekte – das macht keinen Sinn; nur wo örtliche Betroffenheit und Budgetverantwortung in eine Ebene fallen, ist das sinnvoll; sonst kann sich das Parlament gleich abschaffen
- **Gesetzliche Regelung zu frühen Bürgerbeteiligung**: unbedingt, denn heute ist der Projektbeirat (Rheintalbahn) reine good-will-Veranstaltung
- **Frühzeitige Beteiligung** – das ist der Kern: möglichst offene Gestaltung, denn die Umstände ändern sich rasche, Gesetze sollten aber einige Jahre dauern;
- keine Geheimabsprachen; Politik sollte sich nicht selbst die Grundlage nehmen: das OB (BVWP) und **die Prioritäten sind eine politische Gestaltung**; das WIE ist dem Planungsprozess zu überlassen;
- **Bedarfspläne** sind heute keine strategischen Pläne sondern Ansammlung von

Wünschen; eine breite Öffentlichkeit wird sich nicht dafür interessieren; Lieber **nur 10-Jahres-Pläne, verbunden mit Finanzierungsverpflichtungen und einem Verfallsdatum, wenn eine Maßnahme nicht vorwärts kommt; auch Erlöschen des Baurechts nach 10 Jahren!**
- **RO- und Linienbestimmung**: es wäre richtig, einen offenen Beginn zu starten, dann **schrittweise Abschichtung der Lösungen** bis zur Minimierung von Konflikten: Das bedeutet **mehr Aufwand in der Vorplanung, Einsparung in der Anhörungs- und Erörterungsphase;**
- Fachgesetze gehören gebündelt (UmweltGB);
- Probleme bleiben, wo die **Gesetze nicht dem „Schutzgut Mensch“** entsprechen (gesamter Lärmschutz)
In der **Vorphase sind Belange breit zu sammeln – aber ohne Begründung eines Rechtsweges: Frühzeitige Beteiligung ist Instrument des Aufklärens, Sammelns von Argumenten, Betroffenheiten, kein Abstimmungsverfahren**: Ziele, Maßnahmen und alternative Lösungen, Auswirkungen, Bewertungen, Auswahl einer Lösung zur weiteren Planung.
- **Planungsbeschleunigung –** wird am besten durch die gründliche Vorplanung erreicht; danach sieht alles mehr nach Beschneidung der bisherigen Offenlage-, Rechtswegfristen aus, was abzulehnen ist;
- Je präziser die Aufgabenstellung (Ziele und angestrebte Lösung und Finanzierung) zu Beginn vom der Politik definiert sind, desto schneller;
- **BVerwG –** grundsätzlich sollten Gerichte nicht die Lösungen erfinden, sondern die Beteiligten; also besser zwei Instanzen; Präklusion abschaffen und eine Konfliktschlichtung/Mediation vor dem Gerichtsgang zur Pflicht machen;
- **Finanzierung von Bürgerbeteiligung** – der Aufwand für mehr Transparenz, Informationstermine, deren Auswertung bei den Behörden ist lächerlich im Verhältnis zur Investition – das muss eingepreist werden als Projektkosten.
- die Bürger selbst brauchen zunächst kein Geld;
- problematisch wird es dort, wo die (Lärmschutz-)Gesetze nicht mehr die Lebenswirklichkeit der Bürger abbilden und das Parlament seine Fürsorgepflicht nicht mehr nachkommet – mit dem Argument des Geldmangels gegen Grundrechte verstößt!

4. **Auszug aus den Erfahrungen bei der Rheintalbahn**

IGEL e.V.
Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen

Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen e.V.

Ziegelhofstraße 39
79110 Freiburg–Lehen
info@igel-breisgau.de
www.igel-breisgau.de
VR 3877

Sparkasse Freiburg
Nördl.Breisgau
BLZ 680 501 01
KTO 122 901 83

IGEL e.V. • Interessengemeinschaft gegen Lärm- und Umweltbelastungen

110331 AH

Dipl.-Ing. Adalbert Häge, Ziegelhofstr. 22, 79110 Freiburg, Tel 0761 - 84468

Forum Planen und Bauen am 31.03.2011– im SIC-Forum 14 – 18 Uhr von W2K**:**
Bürgerbeteiligung nach Stuttgart 21 – auf dem Hintergrund von BADEN 21

2. Historie Verfahren zur RTB bis zum Konzept BADEN 21:
Strecke von KA bis Weil; **Teil der europäischen Transversale**, **5,8 Mrd. – Jahrhundertprojekt**.
Daten: ROV von 1991 bis 1993; 2002 vom RP alte Beschlüsse bestätigt – obwohl auf europ. Ebene neue Gesetze zum NatSchutz – das war also falsch.
Ab 2005 Fortsetzung der Planung.
Projektinhalt gewandelt von SPFV (250 km/h) zur europ. GV-Achse das Gegenteil im Bsp. Nürnberg-Erfurt, wo GV gar nicht fahren dürfen

3. Beginn Widerstand der Bürger ab Planung 2002/03

IG BOHR heute ca. 24 000 Mitglieder in 8 Bl´s vom Hochrhein bis OG,
Motiv: zunächst eigene Betroffenheit (Lärmschutz, Eigentum), dann darüber hinaus greifend Lebensqualität und Zukunft der ganzen Region im Fokus. Heute ist eine
Zukunftsfähige, Menschen- und Umweltgerechte Planung die Forderung der Region.

4. Bürger müssen - Lernen und Motivieren – man muss
- Beteiligte der Planung und ihre Rollen (Staatsaufbau) und die Politik von Lokal bis Bund kennen
- Gesetze, hier BImSchG und –VO und deren **Begründung** kennen: Die fragwürdiger Grundlage der Bahnprivilegien – SB (5 dB - auf), büG (3 dB), **bestimmt die Argumente**
- Die **Verkehre** haben sich in den letzten 30 Jahren drastisch verändert; **Umweltrecht** (Immissionsschutz und Verursacherprinzip) sind überall verwirklicht– nur beim staatseigenen Betrieb nicht, aus **rein fiskalischen Gründen**.
Nur **summarisch die Hauptkritikpunkte zur RTB Planung**:
- **Prognosen** nach BVWP (Nachfrage 2025 = 338 Züge statt techn. Maximum = 777) – weil die Trasse auf lange Sicht ausgereizt werden soll – das politische Ziel „Güter auf die Schiene"
- **Methodisch systematische Fälschung** der tatsächlichen Lärmpegel: **Beurteilungspegel** (aus Mittelung + Privilegien) – ohne jede Betrachtung des **Vorbeifahrpegels** (+ 12-15 dB) – Kluft von 23-25 dB = vier bis sechs mal „lauter empfundener Lärm"
- **Planungsrecht**– Normalbürger kann weder die Pläne und Anlagen lesen noch in der gesetzten Frist ohne Anwalt die Einwendungen schreiben

- **Trassierung** (A5 vs. Ortslagen)
- **Medizinische Aspekte** (Ohr als Alarm-Organ, Lärmwirkungsforschung) – Bsp. Fluglärm
- **Gesundheit** als Grundrecht - Lärmwirkungsforschung
- **Eigentumseingriff** (von Landwirtschaft bis Immobilien)
- **Umgebungslärm** EU, EU – Habitat, FFH: komplexe Gesetzeslage
All dies ist problematisch.
- Das **Wesen der Planung**: ist schwer –zu vermitteln - die **dauerhafte Veränderung von Lebensumständen** in einer ganzen Region - über 150 Jahre! – ist für Normalbürger und Verwaltung zu abstrakt

5. Polemisches Fazit:
- Politik hat völlig unsinnige Projekte beschlossen – keine Prioritäten - und Die DB kann Projekte einfach verändern
- BMVBS hat keine Erkenntnisse zur **Lärmwirkungsforschung –** „wir haben Untersuchung in Auftrag gegeben" (eine glatte Lüge!),
- Bürger findet sich im Bermudadreieck der organisierten Unverantwortung zwischen DB, BMVBS und Bundestag!

- Verwaltung hält sich an Gesetze ist aber nicht aufgerufen, nach Sinn und Unsinn zu fragen.
- Gesetze hat der Staat für sein Monopol erlassen, gegen die Gesundheit und Interessen der Bürger,
- Flora und Fauna sind bei uns viel besser geschützt als der Mensch

6. Von der Aktion zur Strategie (beim Start - Pläne verbrennen, verlorene Prozesse)

Strategie:
Nur über **Politik**, nicht über den VGH führt der Weg (Gesetze ändern geht aber nicht; nur wenn man einen Hotel-, Atom-, Auto- oder sonstigen Lobbyverband hat).
Politisch sind die BI neutral! Nur die **Region** hat genügend Bedeutung, keine Stadt für sich – Zusammenschluss ist Ziel
Akzeptanz des Projektes – aber unter Bedingungen der Region (**dafür statt dagegen**)
Problembewusstsein und Masse erzeugen: Politik reagiert nur auf Masse und Medienwirkung

Taktik: Mit einem Wort
Druck machen – aber ohne Provokation (Arbeitsteilung in BI´s – Gute und Böse)
Seriöse, gute Arbeit leisten durch Gegenplanung, nicht durch Ablehnung

Umsetzung:
Netzwerk ab 2003 über alle polit. Ebenen, von lokaler, regionaler, Landes- und Bundespolitik und Verwaltungen
MdB´s: zum Teil sehr engagiert, anfangs kein Verständnis für Gesamtproblem **Medien** – überhaupt keine Aufmerksamkeit – Zeithorizont zu weit weg, keinSpektakel, es fehlen blutige Bilder. ZEIT, Spiegel, FAZ, SZ, - alle keine Rückmeldung!

Aktionen:
Vorbemerkung – großer Unterschied zu S21: Wir sind hier **beteiligt während der Planverfahren –** also vor Offenlage- und Erörterungsterminen!
Infoveranstaltungen in allen Orten – viel Aufwand in Hunderten von Gesprächen
Regionalverband – erste Großveranstaltung zur Lärmwirkung, Technik, Gesundheit in Bad Krozingen 2005**,** danach
Jedes Jahr im Herbst eine Großdemo der IG BOHR
In den Städten – Bearbeiten der Fraktionen
Örtliche Alternativplanungen von Gemeinden untersucht, mit viel eigenem Geld (Tunnel in OG; Stadt-Umland Planung in FR KuK; A-5-Parallele; Bürgertrasse im Markgräflerland;
Forderung Techn. Maximum statt **Prognosezahlen** 2015 – **Neuberechnung durch RP** beauftragt;
Gesetzesentwurf für Novellierung der 16. BImSch. – kein Echo
Memoranden – dann die Broschüren BADEN 21 und Folgepapiere
Bundespolitik: Briefe an Ministerien, Abgeordnete – immerhin **3-mal Runde Tische in Berlin**; später alle **Landesgruppen; alle Verkehrspolitischen Sprecher** der Fraktionen; Anträge der Parteien im BT; am **18.03.2011 zum dritten Mal im Plenum mit Anträgen aller Parteien zum Schienenbonus usw.**
Landespolitik: Kontakt zu IM, MP über örtliche Abgeordnete; Gespräche dort

Durchbruch 2008 als die Landesregierung beschloss, die Forderungen aus B21 auf betriebliche, rechtliche und technische **Machbarkeit zu überprüfen**.
Ergebnis im **Jan. 2009 von IM Rech** vorgestellt: Das Konzept von B21 ist in jeder Hinsicht machbar (kam dann die Forderung Weil dazu) – seither ist von **6 Kernforderungen die Rede und Mehrkosten von ca. 1 Mrd.** (Zweifelhaft)

Parallel **Begleitung aller Termin der Planverfahren mit eigenen Beiträgen (RP vorzeitige Beteiligung, Info-Veranstaltungen)** – später immer besser **auch unter Beteiligung der DB**

Aktionen zur **Gewinnung möglichst großer Anzahl von Einwendungen** mit unserer **Unterstützung der Rathäuser** (eigene Büros zu Einwendung, Erläuterung der Pläne – die kann ein normaler Mensch nicht lesen, und nur 4 Wochen Zeit), Veranstaltungen und Beratung mit Anwälten. Summe **172 000 Einwendungen der Region– ein Rekord** (davon in FR 75000)!
Medien werden aufmerksam.
Bundesregierung wechselt.
Landesregierung wechselt; Zuständigkeit Verkehr vom IM ins UVM (Gönner);
Bahnführung wechselt.
Ankündigen von Grube-Besuch hier in der Region.
Ausweitung von IG BOHR über Zusammenarbeit mit Schweizer BI´s, Bundesvereinigung gegen Schienenlärm u.a. – bis hin **zum 1. Internat. Schienenlärmkongress in Boppard im Okt. 2010 mit Vertretern von 42 BI aus NL bis CH und A!**

Das hat nun wirklich zum **Aufwachen der Politik geführt: Im Jahr 2009 wurde der PB beschlossen als Vereinbarung zwischen IM-BW und BMVBS; Beteiligte EBA, VVS DB-Netz AG, Landkreise und FR; RVSO und RVHB; zwei Vertreter IG BOHR.**
Inzwischen 5 Sitzungen.
Beschlüsse in der letzten Sitzung am 08.02.2011:

- Keine Anwendung SB von Betuwe-Linie bis Weil – RTB als Modellfall
- Aufträge zur Untersuchung Tunnel in OG und A-5-Parallele;

Diese Entwicklungen geschahen bis hier vor bzw. unabhängig von S 21!
Die **Kämpfe S21** bringen aber **plötzlich Stimmungswechsel in der Wahrnehmung B21**.

Zwei **weitere Besuche** Grube (2010) und zuletzt mit MP Mappus, Min. Gönner (18.02.11). **„Ein zweites S 21 wollen wir nicht erleben".** Also ist doch Druck der Straße notwendig?! Wie lange sollen Bürger eigentlich **Geduld** zeigen – bis heute schon 19 Jahren Verfahrensdauer? Wer hat für diese Zeit Verantwortung? DB hat 20 Projekte in Realisierung, Summa über 80 Mrd. bei jährlicher Investitionsrate von 1,8 Mrd. – das spricht für sich. Die **Politik, nicht die Bürger, trägt alleinige Verantwortung** für die desolate Lage bei Infrastruktur der DB: **Kein Konzept, keine Prioritäten, kein Geld, keine Professionalität!**

7. Verhältnis zu S21 – Unterschiede hier nicht vertiefen

1. Unterschied S21 und B21 über die **Bilder** – bestimmen die Medien den Kurs
2. **Unterschied im Prozess**: Wir sind im Verfahren – S21 ist weit nach dem förmlichen Verfahren; quasi Fortsetzung OB-Wahl in Landtagswahl
3. **Instrumentalisierung des Projekts S21 und der Bürgergruppen für eine politische Auseinandersetzung**
4. **Versagen des Rathauses** in S, das städtebauliche Projekt zu kommunizieren,
5. **hier Projektbeirat, dort Schlichtungsgespräche:** faktisch keine Schlichtung, sondern moderierte Kommunikation mit (Selbst-) Inszenierung, um Druck ab zu bauen. Der **Diskussionsprozess war das wichtigste Ergebnis**, von den Medien transportiert, für die Medien inszeniert – Sachlich, transparent, auf Augenhöhe, mit „Respekt" - dafür gut, Mal sehen, was die neue Koalition draus machen wird.
6. **Fazit: S21 war/ ist ein politisches Instrument**, um die Machtverhältnisse in der Politik zu testen, **kein Modell der Bürgerbeteiligung;**

7. **B21 ist typisches BI-Projekt**: ein Projekt, keine weiteren Ziel darüber hinaus. Politisch neutral.

8. Bundestagsdebatte am 18.03.2011 – das dritte Plenum zur RTB - **fast alle Parteien sagen:**
- **bisheriges Recht** sei völlig **veraltet,**
- Der **Projektbeirat ist ein Modellfall**, soll als **Muster für künftige Infrastrukturprojekte** gelten, als Instrument auf Dauer eingerichtet werden und
- **sollte im Gesetz** verankert werden.
- Die **Bürger sollten mehr Einfluss** bekommen – nicht nur Anhörung
- **Lehren aus dem Projekt** (wie vom Projektbeirat beschlossen): ein **Modellprojekt ohne SB, mit lärmabhängigen Trassenpreise, Sanierung des rollenden Materials, - aber Beschlüsse gab es keine dazu.**

9. Skepsis:
- Seit 40 Jahren gibt es Bürgerproteste - was sind die **entscheidenden Lernmomente** in der Politik?
- **Bürgerbeteiligung setzt Bewusstsein über Politik und politisches Engagement voraus, d. h. außerhalb der Privatheit.** Bei wie viel Prozent ist dies zu erwarten? Wie findet man diese? Wie werden sie ausgewählt? Kommt es auf Kompetenz an?
- es hängt an **wenigen Personen** (und viel Zeitaufwand - ich allein 8000 h!)
- es geht um **Fachkompetenz** in der Breite, - **Ausdauer, Frustrationstoleranz,**
- **Diplomatie** –UND um Druck!
- politische **Überparteilichkeit und damit Unabhängigkeit**
- **Sachorientierung**
- letztlich um **Akzeptanz** in der Gesellschaft (**nicht um mehr Legitimation**)
- **Medien** gewinnen
- Verhältnis von **Fachplanung zu** Regional- und Stadtentwicklung und **Gemeinwohl** immer wieder zu hinterfragen
- **Kontrolle der Beschlüsse** zu Prioritäten, Zeitachse, Finanzen – an die Politik ihre Versäumnisse zurückgeben!
- **Anpassung Rechtslage** an Lebenswirklichkeit unermüdlich fordern: es gibt kein **Erkenntnisdefizit nur ein Umsetzungsdefizit. Zitat Storost, VGH Leipzig, zu § 41 BImSchG: „ein bemerkenswertes Beispiel für ein kaum noch erträgliches Maß an gesetzgeberischer Entscheidungsabstinenz, d. h. für ein verfassungsrechtlich bedenkliches Defizit an Funktionswilligkeit des Parlaments".**

10. Kann aber ein Projektbeirat (freiwilliges Gremium mit politischem Auftrag, Lösungen über das gesetzliche Maß hinaus zu finden) **die festgestellten Defizite ausgleichen? (**Gesetze und politische Ziele).
NEIN – Aus einer good-will-Veranstaltung muss ein gesetzlicher Rahmen werden, **innerhalb dessen die heute systematischen Fehler vermieden würden.** Ohne die verbindlichen Regeln für Bürgerbeteiligung und Kompetenzen bliebe Alles wieder nur der zufälligen politischen Konstellation überlassen.

11. Lehren für große Infrastrukturprojekte Projekte:

- Politik muss in sich stimmen nachvollziehbar und **und glaubwürdig sein** (Konzept, Prioritäten, Finanzierbarkeit): Aufgabe von Regierungen und Bundestag
- **Gesetze** (Schutzziele und Richtwerte) müssen der **Lebenswirklichkeit der Betroffenen** entsprechen, nicht der Kassenlage des Bundes. Die Reaktionsgeschwindigkeit von Erkenntniszuwachs und Gesetzesvollzug muss deutlich schneller werden: Aufgabe BuTag

- Abkürzung der Verfahrensdauern durch Kombination von RO- und PlanfestVerfahren in einem iterativen Prozess bis etwa Leistungsphase 2. Darin finden sich dann bereits **öffentliche Diskussionen** über die **Ziele, Maßnahmen, mögliche Alternativen und Auswirkungen,** getroffenen **Annahmen**, Methodik und **Gewichtungen** der **Entscheidungskriterien**
- **Bewertung** (Abwägung) muss ein komplexes Integral über alle Lebensbereiche der Betroffenen sein; Daraus **nachvollziehbare Reduktion der Lösungen** bis zur **Projektdefinition**
- nicht der Antragsteller hat (wirtschaftliche) **Priorität**, sondern Mensch und Umwelt, altertümlich: **Gemeinwohl** muss nachweisbar sein.
-– hier ist **Konsens am wichtigsten** (da sind aber bislang die Juristen bei der Abwägung völlig unter sich) - alles andere ist dann Ableitung.
Entscheidungsfindung: Wer beschließt am Ende auf welcher Grundlage? (Beteiligung ist nicht Mitentscheidung; im Projektbeirat vier Stimmberechtigte – 2 von BMVBS, EBA, DB-Netz AG und 2 von Landesministerin und Region, Bürger = null).
- **Straffung von Verfahren durch Beschlusstandem : Planfeststellung mit Baupflicht und Finanzierungspflicht** (Erlöschen des Baurechts nach Frist) – das fördert sicher die Prioritätendebatte im Bund und bei der DB
- **Aufnahme in den BVWP erst nach Durchlaufen der Frühzeitigen Beteiligung** (Gegenbeispiel: Diepgen, Wissmann und Stolpe legten zu Dritt den Standort für den Flughafen Schönefeld fest – alternativlos)

Rahmen hierfür muss vom Bundestag geschaffen werden; Durchführung liegt bei den Anhörungsbehörden, Gebietskörperschaften und Bürgern – der schwierigste Teil.
Wie finden Sie die „richtigen" Bürger?? Nur wenige sind bereit …
Aber: eine gute Planungsvorbereitung spart Zeit und Geld, das wird jeder aus der Praxis bestätigen.

Abkürzung der Realisierungszeiten:

- **Zeitachse:** Auf Grundlage Projektdefinition sichere Basis für den Investor durch Projektbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung, vorgezogene Beteiligungsverfahren.
- **Realisierung: Projektmanagement, Zeit- und Kostenmanagement und Projektkontrolle** (durch zuständiges Organ), damit nicht das Gebaute völlig vom Geplanten abweicht!

Akzeptanz (nicht: „mehr" Legitimation!) kommt von **Glaubwürdigkeit der Politik**:
Information und Kommunikation vollständig, transparent, alle Medien, dauerhaft. Rechtsvorschriften hierzu müssten sich an den Möglichkeiten der heutigen Kommunikation orientieren – Politik hat noch immer nicht verinnerlicht, wie sehr das **Internet die Bürger gestärkt** hat – es gibt kein monopolartiges Herrschaftswissen der Institutionen mehr.
Selbstverständnis der Beteiligten als Partner bei der Problemlösung: Bürger sind keine Bittsteller sondern die Menschen, die alles bezahlen, in Auftrag geben, Vor- und Nachteile tragen – nur die Entscheidungsgewalt haben sie (auf Zeit) delegiert. Wem ist das bewusst?

AH 31.03.2011
Ende des Auszugs