



Gemeinde Nuthetal

A R G U S Potsdam e.V.

Dokumentation

**Werkstatt
Nachhaltigkeit - Bürgerbeteiligung - Straßen-
bau**

**Arbeitsgruppe:
Bürgerbeteiligung bei
überörtlichen Straßenbauvorhaben**

Nuthetal, 23. September 2006



Die Veranstaltung wurde durch das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg aus Konzessionsabgaben Lotto gefördert.

2 Ergebnisse der Arbeitsgruppe 2: Bürgerbeteiligung bei überörtlichen Straßenbauvorhaben

2.1 Referenten

Hans-Peter Kleemann, B.A.U GmbH, Stuttgart, www.bau-stuttgart.de

Heiner Müller-Ermann, Aktionsgemeinschaft gegen die A 94, Oberbayern, www.A94-B12.de

Die Erfahrungen der beiden Gäste aus ihrer Tätigkeit in und mit Bürgerinitiativen boten vielfältige Anregungen für das eigene Handeln und interessanten Diskussionsstoff während der Veranstaltung. Mit rd. 30 Jahren ist die Bürgerinitiative (BI) gegen die A 94 die



„dienstälteste“ existierende Verkehrs-BI in Deutschland. H. Kleemann verweist auf 16 Jahre als fachlicher Berater von BI und 13 Jahre Erfahrung in der Bauverwaltung des Landes Baden-Württemberg.

Nach einer kurzen Vorstellung der beiden Referenten konzentrierte sich die Diskussion auf folgende Themenbereiche:

- (1) Bürgerinitiativen - Nachhaltigkeit und Organisation
- (2) Bürgerinitiativen und Verwaltungen – konstruktiver Umgang miteinander
- (3) Projekte im Bundesverkehrswegeplan – Wie hinein und wie heraus?
- (4) Bürgerinitiativen und Finanzierung – Wo kommt das Geld her?

2.1.1 Bürgerinitiativen – Nachhaltigkeit und Organisation

Ausgangspunkt der Diskussion war die Feststellung von H. Kleemann, dass Verfahren gegen den Neubau von Bundesstraßen vor allem aus zwei Gründen scheitern:

- Die BI lösen sich im Verlauf der langen Zeit, da die Verfahren sehr lange dauern. Jede BI beruht auf freiwilligem und ehrenamtlichem Engagement von betroffenen Bürgern. Sie lassen sich bei „erkennbarer Gefahr“ zu gemeinsamen überzeugenden Aktionen mobilisieren. Die langen Zeiträume zwischen den Abschnitten des Planungsverfahrens lassen sich jedoch nur sehr schwer überbrücken.
- In Rechtsverfahren gibt keine Kläger mehr. Betroffene Eigentümer wollen oder können nach der langen Zeit, die es bis zur Klagemöglichkeit dauert nicht mehr klagen. Sie sind weggezogen, verstorben oder fühlen sich zu alt für den langwierigen Rechtsweg.

**ARGUS Potsdam e.V. Lokale Agenda 21 Nuthetal
Werkstatt 23. September 2006**

Als lebendiges Gegenbeispiel erläuterte H. Müller-Ermann, wie es der BI gegen die A 94 gelungen ist, über 30 Jahre mit zunehmendem Erfolg den Bau der A 94 in nur 10 bis 12 Kilometer Entfernung zur bereits bestehenden Bundesstraße 12 zu verhindern. Dabei spielten folgende Gesichtspunkte eine wichtige Rolle:

- fachliche Aspekte
Der Ausbau der bestehenden B 12 ist kostengünstiger und anerkanntermaßen verkehrspolitisch sinnvoller als der Neubau einer Autobahn. Selbst eine Autobahnlösung unter Einbeziehung der bestehenden B 12 wäre billiger. Da auch die Schutzgutanalyse die Bundesstraßenlösung als wesentlich geeigneter sieht, gibt es hier keine Zielkonflikte. Es spricht also alles für die Lösung im Bestand.
- Organisation der Initiative
Eine Bürgerinitiative ist unkompliziert, flexibel und schlagkräftig zu organisieren. Alle nachweispflichtigen formalen Abläufe, wie Verwaltung von Geld und Spenden, werden in Zusammenarbeit mit dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. organisiert.
- Die Bürgerinitiative ist eng und dauerhaft mit den acht bäuerlichen Betrieben verbunden, die vor Gericht als Kläger auftreten und die auch 50 Prozent der Verfahrenskosten tragen. Außerdem stehen die Mehrzahl der Gemeinden, die von der staatlichen Planung betroffen sind, mit zum Teil sogar einstimmigen Gemeinderatsbeschlüssen hinter der Bürgerinitiative

Auswahl aus den Aktionen der Aktionsgemeinschaft gegen die A 94

AKTION	ZIEL
„Weg des Widerstands“	<p>An einem für die Dorfner sehr wichtigen Spazierweg nahe der Trasse stehen mittlerweile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der „Stein des Widerstands“ (8 Tonnen), - eine Stahlskulptur „SPD laß Dir Dein Rückgrat nicht verbiegen“, - eine transparente Tafel, auf der 94 Dorfner/innen mit Namen immer wieder geschrieben haben „Wir werden unsere Heimat nicht verkaufen“, - eine Bank als 1. Preis des Fotowettbewerbs „Menschen im Isental“ u.a.m.

Dauerhafte Mobilisierung der Betroffenen

Seit Jahrzehnten zwei Fixpunkte:

Erstes Fixum


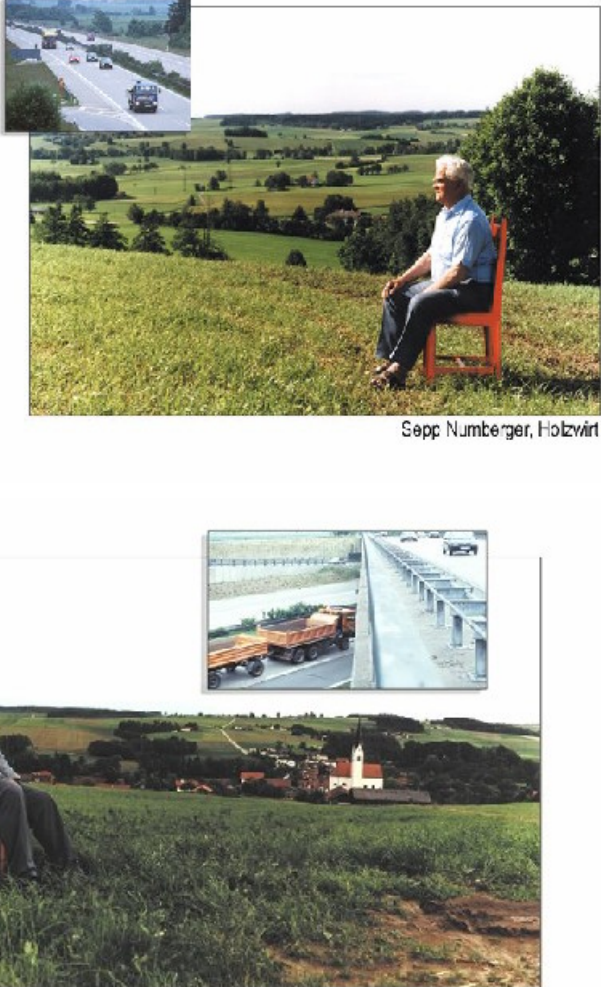
Im Winter eine Großveranstaltung im Streibl-Saal (Hauptrede max. 30 Minuten, mehrere kurze Beiträge von verschiedenen Leuten, alt/jung, Gstudierte/Bauern, Eingesessene/Zuagroaste usw. Immer ein Gast, der irgendwo erfolgreich war, Wackersdorf u.a. max 10 Min. Außerdem immer Blasmusik. Wechselweise dann noch Dias mit klassischer Live- Musik, Film, Theater (kurze Sketche aber perfekt einstudiert) u.a.m.



Zweites Fixum

Sommerfest/Mahnwache an zentralem Punkt bei der geplanten Trasse. Holzkettenkarussell statt Sparkassenhüpfburg, gutes regionales Bioessen statt Dönerbuden, akustische Instrumente statt Verstärkermusik. Viel gutes Essen und viel gutes Bier, Lagerfeuer, Zeltmöglichkeit usw.



<p>Heimatverbundenheit als aktivierender Faktor</p>	<p>Kunst, Widerstand, Heimat - unter diesem Dreiklang haben der Bund Naturschutz und die Aktionsgemeinschaft gegen die A 94 haben eine Sammlung mit Kunstpostkarten des Dorfner Malers Hermann Winter herausgebracht.</p> 
<p>der „rote Stuhl“</p>	<p>Vorbildwirkung für die Gewinnung von neuen Mitstreitern</p>  <p>Sepp Nürnberger, Holzwirt</p> <p>Pfarrer Hans Bichlmaier, Schwindkirchen</p>

<p>wissenschaftliche Fachtagung 2004 („Mythos Autobahn“)</p>	<p>Ergebnis: Weite Teile von Politik, Wirtschaft, Medien und Bevölkerung sind der Meinung, der Bau oder Ausbau weiterer Straßen führe zu Wirtschaftswachstum und damit zu mehr Arbeitsplätzen. Diese These kann jedoch weder empirisch noch theoretisch bestätigt werden. In einem mit Straßen bereits hoch erschlossenen Land wie Deutschland, spielt der Straßenbau im Vergleich zu anderen Standortfaktoren, kaum mehr eine Rolle. Für manche Region kann eine zusätzliche Straße und damit das Sinken des Transportwiderstands sogar negative Folgen haben.</p>
<p>„freiwillige Zwangsspende“</p>	<p>Finanzierung der Aktivitäten der BI und zugleich Übergabe eines „Gegenwerts“ an die Spender, der in engem Bezug zu den Zielen der Initiative steht.</p>



Der dienstältesten existierenden BI, der Aktionsgemeinschaft gegen die A 94, ist es über 30 Jahre gelungen, die langen Zwischenräume, bis wieder „was passiert“ durch kreative gemeinsame Aktionen zu überbrücken. Diese Aktionen stärken das Zusammengehörigkeitsgefühl und sichern damit die Existenz der BI. Auf Grund der regionalen Traditionen spielt die Heimatverbundenheit eine besondere Rolle im Widerstand.

Fazit:

Jede BI muss die in ihrer Region vorhandenen Traditionen aufgreifen und kreativ in ihre Aktionen einbeziehen, wenn sie erfolgreich sein will. Zur Aktivierung der Betroffenen sind sowohl „Fixpunkte“ als auch Vielfalt notwendig.

2.1.2 Bürgerinitiativen und Verwaltungen – konstruktiver Umgang miteinander

Ausgangspunkt war die Feststellung von H. Kleemann, dass die Mitarbeiter aus Straßenbauverwaltungen nach seinen Erfahrungen professionell arbeitende Fachleute sind. Sie haben einen Auftrag zu erfüllen, der i.d.R. demokratisch legitimiert ist. Diese Aufgabe versuchen sie mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln (das sind im Vergleich zu den Möglichkeiten der BI nahezu überwältigend viele) so gut wie möglich zu erfüllen. Daraus darf ihnen kein Vorwurf gemacht werden.

Von H. Müller-Ermann wurde diese Auffassung bestätigt und um die Feststellung „Konfrontation ist kontraproduktiv“ ergänzt. Der Kontakt zwischen Verwaltungen und betroffenen Bürgern ist auch bei unterschiedlichen Auffassungen sehr wichtig. Fachliche Differenzen dürfen keinesfalls zu persönlichen Anfeindungen führen. Das ist ein wichtiges Kriterium für die Mitarbeiter in den BI, die Kontakt zu den unterschiedlichen Verwaltungen pflegen. Gerade dieser Punkt führte in der Diskussion zum einen zu Zustimmung als auch zum Überdenken eigener Auffassungen und Verhaltensweisen.

Fazit:

Man kann unterschiedliche Auffassungen haben, aber man muss miteinander reden.

Von beiden Gästen wurde als wichtiger Baustein für den Erfolg hervorgehoben, dass es im Verlauf der Auseinandersetzungen notwendig ist „Win-Win-Situationen“ zu organisieren. Die Einbringung und die Diskussion von Alternativen zu den von der Verwaltung vorgelegten Planungen hat in diesem Zusammenhang eine entscheidende Bedeutung. In diesen Diskussionen hat ein Fachberater, der aus verkehrsfachlicher Sicht in den Prozess einbezogen wird eine wichtige Position.

Das gilt ebenso für die Vorbereitung und Begleitung eines Rechtsstreites. Ein Jurist betrachtet die Auseinandersetzung nicht aus verkehrsfachlicher sondern aus formaljuristischen Gesichtspunkten. Der Fachberater ergänzt dieses Vorgehen aus fachlicher Sicht. Das frühzeitige Zusammenwirken beider hat nach den vorliegenden Erfahrungen mehr Aussicht auf Erfolg, als ein ausschließlich juristisches Vorgehen.

H. Kleemann stellte seine positiven Erfahrungen mit Mediationsverfahren in offensichtlich verhärteten Fronten zwischen den streitenden Parteien vor. Intensiv wurden Vorteile und Nachteile eines Mediationsverfahrens unter den Bedingungen der Ortsumgebung Potsdam diskutiert ohne eine abschließende Meinung festzulegen.



2.1.3 Projekte im Bundesverkehrswegeplan – Wie hinein und wie heraus

An den Anfang stellte H. Müller-Ermann die These, dass von den Straßenbauprojekten im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) nur ein geringer Teil aus verkehrsfachlichen Erwägungen aufgenommen wurde. Der weitaus größere Teil ist im BWVP, weil Politiker gern „Wahlkreisgeschenke“ machen und Bauwerke, vor allem Straßen, eignen sich in besonderer Weise dafür. In der Diskussion wurde bestätigt, dass der BWVP zumindest im Bereich Straßenbau eher ein Rechtfertigungsinstrument für diverse politisch begründete Wünsche ist, als eine verkehrsfachlich korrekte und begründete Planungsgrundlage.

In Vorbereitung aller Diskussionen mit Fachverwaltungen ist immer zu berücksichtigen, dass die Verkehrsverwaltung in „Verkehrsnetzen“ denkt und die Vervollständigung von fehlenden „Netzstücken“ ein erklärtes verkehrspolitisches Ziel ist. Das geschieht i.d.R. unabhängig von objektiven Bedarfsermittlungen.

Besonderes Interesse fanden die Erläuterungen von H. Kleemann zu zwei Projekten, die nach langen Jahren des Widerstandes nicht mehr in den neu zu erstellenden BVWP übernommen wurden:

- Neubau der B 312, Verbindung zwischen der B 10 im Neckartal und (über die L 1016) zur BAB A 8, Flughafen. Das Straßenstück mit mehreren Tunnelstrecken war ein zentraler Abschnitt der Ostumfahrung von Stuttgart. Nach 25 Jahren war das BMVBW (heute BMVBS) auch davon überzeugt, dass die verkehrlichen Voraussetzungen für eine Bundesfernstraße nicht vorliegen.
- Ausbau der L 1115 zur B 313, BAB A 8, Mundelsheim bis B 14, Backnang. Dieses Teilstück der Nordumfahrung von Stuttgart (2. Ring) wurde aus verkehrlichen Gründen nach vielen Jahren als Landesstraße belassen.

Beide Referenten wiesen mit Nachdruck darauf hin, dass die Herausnahme aus dem BVWP nur eine Option von mehreren ist. Die Rückstufung der Dringlichkeit und die jahrzehntelange Verhinderung der Projektrealisierung sind ebenso wichtige Ziele. Im Verlauf eines langen Zeitraumes ändern sich die Rahmenbedingungen, so dass alte Planungen überflüssig oder nicht mehr angemessen sind. Sowohl Herausnahme als auch Rückstufung eines Projektes sind nur im Zusammenhang mit der Aufstellung eines neuen BVWP möglich.

2.1.4 Bürgerinitiativen und Finanzierung – Wo kommt das Geld her

Ausgangspunkt der Diskussion war die Feststellung von H. Müller-Ermann, dass die BI gegen die A 94 in den letzten 10 bis 12 Jahren ein Budget von rd. 500.000 Euro im Zusammenhang mit Gerichtsverfahren ausgegeben hat. Diese finanzielle Dimension machte einen tiefen Eindruck auf die Teilnehmer. H. Müller-Ermann stellte zugleich eine „Anleitung zum Geldsammeln“ an mehreren Beispielen vor. Dazu gehörten u.a. das jährliche Fest der Initiativen, die oben bereits genannte „freiwillige Zwangsspenden“ u.a.m.

3 Zusammenfassung

Die in den Diskussionen und Vorträgen gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen sind eine Grundlage für neue Aktivitäten der Bürgerinitiativen. Der Erfahrungsaustausch und die Erläuterung verkehrsfachlicher Gesichtspunkte bietet für die beteiligten Initiativen die Möglichkeit

- Neue Vorgehensweisen unter den lokalen Bedingungen auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen; so werden die Bürgerinitiativen z.B. in ihren nächsten Beratungen erörtern, welchen Beitrag ein Mediationsverfahren unter den hiesigen Bedingungen zur Konfliktlösung leisten kann, und eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen treffen.
- Gewonnene Anregungen in künftigen Aktivitäten umzusetzen.

