

Michael Rothschuh, 4.5.2014:

Bürgerbeteiligung bei strittigen Bundesfernstraßen-Projekten

Bei Großprojekten im Verkehrswesen – Beispiele in Wilhelmsburg: Hafenuferspange (HQS) und Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) – gibt es eine Scherentwicklung zwischen gesteigerten Bekenntnissen zur Bürgerbeteiligung und sinkenden Möglichkeiten zur Verhinderung von unerwünschten Projekten und Durchsetzung von Alternativen.

1 Verfahrensschritte bei Projekten des Bundesverkehrswegeplans(BVWP) ⁱ

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015-2030 wird derzeit aufgestellt. Hamburg (FHH) hat dazu u.a die HQS/A26-Ost, Autobahnen um Hamburg herum sowie Schienenwege angemeldet. Die WRS wird außerhalb des BVWP gebaut.

Verfahren am Beispiel der HQS	„Beteiligungsmöglichkeiten“ der Bürger*innen
2010 Linienbestimmung	Einwendungen wurden geschrieben, aber nicht beantwortet.
2013 Anmeldung für BVWP durch FHH	Praxis: Wirtschaft, aber nicht Bürger beteiligt.
Ca. 2015: „Strategische Umweltprüfung“	Umweltverbände haben Chance, wenn Europarecht verletzt wird
2013ff.: „Vorgezogene Bürgerbeteiligung“ (angeblich dadurch mehr Beteiligung)	Ziel: „Stärkung der Akzeptanz“, nicht: Pro und Contra zum Projekt; Privatrechtliche DEGES führt sie als Werbekampagne durch..
2014ff.: Planfeststellungsverfahren (PLF)	Vorrats-Planfeststellung vor Entscheidung über Finanzierung.
2014ff.: Eingaben zur PLF	Einwendungen haben Wirkung, wenn geklagt werden kann.
20xx: Klagen	Rechtliche Chancen haben Umweltverbände und Enteignungsbetroffene, Bezirk hat kein kommunales Recht zu klagen.

2 Interessenlagen

Bei Großvorhaben geht es um grundsätzliche Entscheidungen über die Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik und zugleich um viel Geld. Auch an der Planung aussichtsloser Projekte werden Millionen verdient (Planungsfirmen, selbst ökologische Beratungsunternehmen). Deshalb geht es wesentlich um Macht.

Keine Regierungspartei ist wirklich gegen ein Projekt, wenn es vermeintlich „Geld vom Bund nach Hamburg bringt“.

3 Privatisierung bei Großen Verkehrsprojekten

Die z.T. schleichende Privatisierung reduziert die Möglichkeiten zur politischen Diskussion und Entscheidung..

Die **Planung** und **Baubegleitung** von den Bundesfernstraßen A7 (Ausbau), WRS und HQS wird für jährlich mehrere Mio. von der privatrechtlichen und gewinnorientierten DEGESⁱⁱ (gehört Bund und einigen Ländern) durchgeführt. Ihre „Beteiligung“ ist Werbung, genauso wie Vattenfall Propaganda für ein Kern- oder Kohlekraftwerk macht.

„**Bürgerbeteiligung**“: Die Verkehrsbehörde hat ihre Öffentlichkeitsarbeit zur (WRS) einer privaten Firma (Kommunikationsstrategie von Ritter-Sport) übergeben. „public:news übernimmt die gesamte Öffentlichkeitsarbeit“.ⁱⁱⁱ Höhepunkt war bei der WRS die Vermischung von Planfeststellung und Werbeausstellung^{iv} mit dem Ziel und laut Senat Ergebnis der Reduktion von Einwendungen^v. Das Vorgehen in Wilhelmsburg dient als bundesweites Musterbeispiel für „gute Bürgerbeteiligung“.

PPP (Public-Private-Partnership) von Bau und Betrieb: CDU-Modell 2005 ist gescheitert, ein verändertes PPP-Modell für die HQS ist durchaus möglich.

4 Erfahrungen

Die Erfahrungen, die Wilhelmsburger*innen mit „Beteiligungsformaten“ waren ganz überwiegend negativ:

6-11/ 2009	Senatorin Hajduk, Moderation Birzer,	Themen: WRS, HQS, Gesamtmobilitätskonzept WRS: Nicht ergebnisoffen, Begründung mit geplanter Fertigstellung vor der IGS 2013 (jetzt ist 2019 angepeilt!); Vertrag zwischen HH und Bund während des Verfahrens. HQS: nicht ergebnisoffen; Begründung mit Koalitionsvertrag (Linienbestimmung im Süden Wilhelmsburgs 2010/2011)
---------------	---	---

2-3/ 2011	Auslage PLF	Auslage im Hinterzimmer einer Werbe-Ausstellung bei „Beratung“ durch am Mitarbeiter der am „Erfolg“ interessierten DEGES .
7/ 2013	Planfeststellung	Einwendungen von Bürger*innen kaum zur Kenntnis genommen. Stärker : Bedeutung der Träger öffentlicher Belange.
9/2012 – 2/2013	Bezirksberatungsgremium Bezirk Mitte (Grote, SPD)	Erreicht: Gutachten des Wiener Verkehrsexperten Knoflacher, Kompromiss zu Breite und Geschwindigkeit einer verlegten WRS, vom Bezirk unterstützt, von der BWVI (Senator Horch) abgelehnt.
7/2013	Klagen	schwebend

Positive Erfahrung: Trotz allem hat der lange und breit verankerte Widerstand gegen die ursprünglichen Pläne einer Hafenuferspange im Norden Wilhelmsburg Erfolg gehabt. Das Projekt wurde 2008 allerdings nicht aufgegeben, sondern 2010 in den Süden Wilhelmsburg verlegt (Linienbestimmung: Senat CDU/Grüne, Weiterführung Senat SPD)^{vi}.

5 Möglichkeiten

Senat und Bezirke könnten, trotz der genannten Bedingungen, ihrerseits Bürger beteiligen, wenn sie es wirklich wollen:

A. Freie und Hansestadt Hamburg

Keine Bundesfernstraße in Hamburg wird gebaut, ohne dass Hamburg das will. Der Senat hat sich aber bisher entschieden, insb. an der Aufstellung des BWVP 2015 nur die Hamburger Industrie und die Verbände zu beteiligen; auch die Hamburgische Bürgerschaft wurde nicht beteiligt, sondern lediglich nachträglich informiert.

Forderungen:

- Sofortige Beteiligung der Bevölkerung: ggf. Rücknahme von Projekten wie der Hafenuferspange
- Keine Vorrats-Planfeststellung Jahre oder Jahrzehnte vor Finanzierung.
- Keine „Beteiligung“ durch Vorhabenträger, sondern durch auch von Kritikern des Projekts akzeptierter Institution.
- Mitwirkung an der Auswahl von Gutachtern/ Bestellung von Gegengutachten

B. Bezirke

Die Bezirke haben keine Klagemöglichkeit, aber Einfluss. Die Bezirke müssen Bewohner*innen an den Bezirks-Stellungen zu Senatsdrucksachen und der Planfeststellung **vor** deren Abgabe beteiligen.

- Veröffentlichung von Entwürfen
- Öffentliche Gelegenheiten zur Stellungnahme von Bürger*innen
- Einarbeitung der Bürger-Stellungnahmen in die Bezirks-Stellungnahmen
- Veröffentlichung der Bezirks-Stellungnahme vor ihrer Abgabe an Senat oder Planfeststellungsbehörde.

6 Schlussfolgerungen

Bei großen Infrastrukturvorhaben geht es nicht nur um Meinungen, sondern vorrangig um Interessen und Macht.

Es ist wie bei den Gewerkschaften: Verhandlungsmacht setzt voraus, dass die Arbeitnehmer bereit und in der Lage sind, mit Streiks die Produktion empfindlich zu stören.

Bürger*innen gewinnen nur dann Verhandlungsmacht, wenn sie die Chance haben, die Durchsetzung eines Projekts zu verhindern oder erheblich zu verzögern, z.B. durch:

- Kontroversen bei bevorstehenden Wahlen,
- demonstrative Akte, die nicht übergangen werden können,
- intensive überregionale Unterstützung durch alte und neue Medien,
- aussichtsreiche Rechtsverfahren,
- Bürgerbegehren/Bürgerentscheide.

Nur wenn Bürger*innen in dieser Weise Verhinderungsmacht haben, haben sie auch Verhandlungsmacht und bleiben nicht bloße Bittsteller. So können sie konstruktiv Alternativen aufzeigen und zu ihrer Umsetzung beitragen.

ⁱ Vgl. dazu auch: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-oeffentlichkeitsbeteiligung.html>

ⁱⁱ „DEGES - Moderner Dienstleister der Auftragsverwaltung - Als Projektmanagementgesellschaft nimmt die DEGES die Funktion als Bauherr und Hausherr (ohne hoheitliche Aufgaben) wahr.“ <http://www.deges.de/Ueber-DEGES/Firmenprofil/DEGES-Moderner-Dienstleister-der-Auftragsverwaltung-K106.htm>

ⁱⁱⁱ <http://www.publicnews.de/behoerden-organisationen.229.0.html>

^{iv} <http://www.elbe-wochenblatt.de/wilhelmsburg/lokales/schokolade-oder-autobahn-schmeckts-d17976.html>

^v Verkehrsausschuss, Bürgerschaftsdrucksache 20/8067, 21.5.2013, S.3

^{vi} Vgl. Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg (Hg.), 2012, Eine starke Insel mitten in der Stadt, S.166-183