

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms

(A) Ich rufe jetzt den Tagesordnungspunkt 4 auf:

Beratung des Antrags der Abgeordneten Sören Bartol, Florian Pronold, Hans-Joachim Hacker, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Für einen neuen Infrastrukturkonsens: Gemeinsam Zukunft planen – Infrastruktur bürgerfreundlich voranbringen

– Drucksache 17/9156 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (f)

Innenausschuss

Rechtsausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Technologie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung sind für die Aussprache eineinhalb Stunden vorgesehen. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist das so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner dem Kollegen Florian Pronold von der SPD-Fraktion das Wort.

(Beifall bei der SPD)

Florian Pronold (SPD):

Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Heiliger Sankt Florian, verschon' mein Haus, zünd' andere an: Das ist das Sankt-Florians-Prinzip, das unter missbräuchlicher Verwendung meines Vornamens zurzeit an vielen Orten in der Republik Anwendung findet.

(B) (Oliver Luksic [FDP]: Heiliger Sankt Pronold!)

Wenn es um neue Straßen geht, wenn es um die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene oder wenn es darum geht, dass immer mehr Menschen den Flieger benutzen, dann ist die Bereitschaft, die damit verbundene Infrastruktur auszuhalten, unterausgeprägt.

Wir haben in den vergangenen Jahren immer wieder erfahren, dass die Umsetzung gesellschaftlich akzeptierter Ziele – ein Beispiel aus der jüngsten Geschichte ist die Energiewende, der Ausstieg aus der Atomkraft und damit verbunden der Ausbau neuer Energietrassen – zu Widerstand vor Ort führt.

Deshalb brauchen wir einen neuen Infrastrukturkonsens. Zukünftig können wir große Projekte nur noch dann realisieren, wenn es gelingt, die Bürgerinnen und Bürger auf Augenhöhe einzubeziehen, statt in ein Gegeneinander zwischen übergeordneten Interessen und den konkreten Sorgen und Befürchtungen der Menschen vor Ort zu verfallen.

Deswegen hat die SPD-Bundestagsfraktion das „Projekt Zukunft“ aufgelegt. Wir haben uns mit vielen Vereinen, Verbänden und Betroffenen vor Ort über die Frage unterhalten, wie wir einen neuen Infrastrukturkonsens herstellen können. Infrastruktur ist eine wichtige Lebensader für Wohlstand, für Lebensqualität und für Arbeitsplätze. Ich bin froh, dass wir als Bundesrepublik Deutschland nie den Weg anderer Länder gegangen sind,

die zum Beispiel ihre industriellen Kerne aufgegeben und auf Finanzmärkte gesetzt haben, wie es in Großbritannien der Fall war. (C)

Wer will, dass wir auch in Zukunft ein moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort sind, der muss auch dafür Sorge tragen, dass die richtige und wichtige Infrastruktur schnell geschaffen und ausgebaut wird. Das geht nur, wenn man das nicht gegen die Bürgerinnen und Bürger macht, sondern wenn man sie tatsächlich in die Frage des Ob und die Frage des Wie einbezieht.

(Beifall bei der SPD)

Bürgerbeteiligung und Planungsbeschleunigung sind keine Gegensätze. Wir sind der felsenfesten Auffassung, dass eine bessere und frühere Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger auch zu einer Beschleunigung der Verfahren führen kann. Die Erfahrung, die viele Bürgerinnen und Bürger machen, ist aber, dass eine nachträgliche Akzeptanz hergestellt werden soll. Sie haben das Gefühl, dass sie hinter die Fichte geführt werden.

Deswegen verfolgen wir mit dem heute vorliegenden Antrag den Ansatz, mehr Transparenz bei der Planung zu erreichen und die Planung nicht mehr hinter verschlossenen Türen zu machen. Vielmehr müssen alle Schritte für Betroffene einsehbar sein, und sie müssen sich beteiligen können. Wir wollen eine Demokratisierung des Planungsverfahrens. Außerdem wollen wir, was ganz wichtig ist, einen Dialog auf Augenhöhe. Wir schlagen dazu ganz konkrete Mittel vor.

Die Bundesregierung unter der Federführung des Innenministeriums plant zurzeit einen Gesetzentwurf, der darauf abzielt, Planungen zu beschleunigen und Bürgerinnen und Bürger besser und mehr einzubeziehen. (D)

Wer heute dazu *Die Welt* liest, stellt fest, dass Heiner Geißler, also derjenige, der von der CDU ausgesucht worden ist, weil er sich mit Bürgerbeteiligung und Mediation am besten auskennt, dieses Vorhaben aufs Schärfste kritisiert. Er sagt, bei diesen Vorschlägen der Bundesregierung gehe es allenfalls darum, eine verbesserte Anhörung zu erreichen. Es fehle allerdings, dass mit den Bürgerinnen und Bürgern auf Augenhöhe geredet wird. Das ist aber doch die Voraussetzung dafür, dass man Akzeptanz herstellt und einen Infrastrukturkonsens erreicht.

(Beifall bei der SPD)

Was macht der Bundesverkehrsminister? Er legt uns in dieser Woche ein Handbuch vor. Nachdem wir Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten eine ganze Menge aufgeschrieben haben, was man tun kann, erstellt der Bundesverkehrsminister ein Handbuch. Das ist schön. Manchmal ist Sprache aber verräterisch. Im Internet nachlesbar heißt es unter Frage 8:

Welche Konsequenzen hat die Teilnahme an Bürgerbeteiligungsgesprächen für die Rechte Betroffener im Verwaltungs- oder Gerichtsverfahren? Welche Verbindlichkeit haben Ergebnisse von Mediationsverfahren, Runden Tischen oder ähnlichem?

Florian Pronold

(A) Als Antwort ist dort zu lesen:

Gleichzeitig ist es wichtig, dass es eine gewisse Verlässlichkeit im Hinblick auf die zur Konfliktlösung gefundenen Kompromisse gibt und sich die Beteiligten an die Ergebnisse gebunden fühlen.

Auch sollten möglichst

– möglichst! –

alle entscheidungserheblichen Fakten auf den Tisch kommen.

Sprache ist verräterisch; das zeigt sich in dieser Einschränkung.

Wir erleben gerade in Frankfurt eine Nachtflugdebatte. Es hat unter Hans Eichel eine wirklich hervorragende Mediation stattgefunden. Diese führte zu einem Ergebnis. Auf dieses Ergebnis haben sich die Menschen verlassen, dass es nämlich dort keine Nachtflüge geben wird. Dann ist unter Roland Koch dieses Ergebnis ignoriert worden, sodass der Fall jetzt beim Bundesverwaltungsgericht liegt und sich die Menschen von Ihnen zu Recht hinter die Fichte geführt vorkommen.

(Patrick Döring [FDP]: Beschluss des Gerichtes! Unabhängige Justiz! Schon einmal davon gehört?)

In Frankfurt haben Sie für diese Haltung die Quittung bekommen. Was wollen Sie denn?

(Patrick Döring [FDP]: Beschluss des Gerichtes!)

(B) – Brüllen Sie nicht dazwischen, Herr Döring. Wenn Sie eine Frage haben, stellen Sie sie doch. Darüber würde ich mich freuen.

(Beifall bei der SPD – Zurufe von der FDP)

– Es hilft nichts, wenn Sie noch so laut schreien. – Das, was wir wollen, ist: Wir wollen, dass Bürgerinnen und Bürger mitentscheiden, welche Infrastruktur unser Land braucht. Dazu wollen wir auch auf Bundesebene die Möglichkeit von Volksentscheiden und Referenden schaffen. Nur wenn es tatsächlich eine Entscheidung über das Ob und Wie gibt, kann diese nachher vor Ort akzeptiert werden.

Natürlich werden die vor Ort Betroffenen nie immer komplett für eine belastende Infrastruktur sein. Aber wenn es einen gesellschaftlichen Konsens gibt, dann ist natürlich die Bereitschaft, auch eine belastende Infrastruktur zu ertragen, größer, nämlich dann, wenn man vorher beim Ob und beim Wie wirklich beteiligt worden ist.

Wir wollen, dass Bürgerinnen und Bürger einen Bürgeranwalt von der Verwaltung gestellt bekommen. Es kann doch nicht sein, dass jeder Bürger im Laufe eines Planungsverfahrens selber zum Verwaltungsfachjuristen werden und sich all diese Kenntnisse selber aneignen muss.

Wir wollen, dass bei großen Vorhaben Bürgerinnen und Bürger, die nicht die Zeit und die Lust haben, sich mit der Frage intensiv zu beschäftigen, trotzdem die

Möglichkeit haben, einen schnellen und guten Einblick zu bekommen. (C)

Was spricht denn heute auch bei Großprojekten gegen eine Computersimulation – das ist ähnlich wie ein Computerspiel –, bei der die Menschen sehen: Was passiert, wenn die Trasse an der einen oder an einer anderen Stelle verläuft? Was kostet das an Ausgleichsmaßnahmen? Was bedeutet das für den Steuerzahler und die Steuerzahlerin? Wer ist betroffen? Wie viele sind betroffen? Das kann man heute alles in einer vernünftigen Computersimulation machen. Das fördert vielleicht das Verständnis für die Problemlagen: Wenn an der einen Stelle etwas gemacht oder unterlassen wird, sind dafür andere an anderer Stelle betroffen. Dieses Vorhaben kann man doch schnell umsetzen.

Wir wollen, dass es verbindliche Qualitätsstandards gibt. Das, was wir immer wieder erleben, ist, dass eine Mediation von dem größten Befürworter, zum Beispiel dem Landrat eines Landkreises beim Bau einer Autobahn – sagen wir einmal: die A 8 –, geleitet wird. Er wird nicht als neutraler Mediator wahrgenommen. Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger werden dann nicht aufgenommen. Das führt natürlich zu Widerstand. Deswegen wollen wir verbindliche Standards dafür, wie eine Mediation ausschauen, was in dem Verfahren passieren und dass das Verfahren insgesamt transparent und offen verlaufen soll.

Wir sind im Gegenzug dafür, Planungen zu beschleunigen. Es kann doch nicht wie in Stuttgart sein, dass 17 Jahre nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erst mit dem Bau begonnen wird. So etwas hat mit dem Ernstnehmen von Bürgerinnen und Bürgern nichts zu tun. (D)

Wir wollen eine Vermeidung von Doppelprüfungen. Wir regen an, dass man noch einmal an das herangeht, woran die schwarz-gelbe Bundesregierung gescheitert ist, nämlich Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren zusammenzuführen – zumindest zu einem Teil –, um Doppelprüfungen zu vermeiden.

Wir wollen, dass Bürgerinnen und Bürger schon sehr früh eingebunden sind, auch in einem Vorverfahren. Wir wollen, dass der Planungsträger verpflichtet ist, schon am Anfang zu informieren und die Akzeptanz zu prüfen, damit er auch für sich selber schon sehen kann: Wo gibt es Widerstände? Wie geht man damit um?

Wir wollen ferner, dass überprüft wird, wie die Erfahrungen mit der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes sind, dass man überlegt, bei welchen Maßnahmen man dies auch in Zukunft unter Umständen so halten kann. Was zum Beispiel die Flugrouten angeht, wollen wir, dass Teil des Planfeststellungsverfahrens wird, dass zukünftig die Betroffenen – auch alle potenziell Betroffenen – rechtzeitig und umfassend in den gesamten Dialog einbezogen werden.

Wenn wir wollen, dass der Industrie- und Dienstleistungsstandort Deutschland leistungsfähig erhalten bleibt, dann müssen wir für einen Infrastrukturkonsens sorgen. Das geht nur mit Transparenz und wenn die Bürgerinnen

Florian Pronold

- (A) und Bürger auf Augenhöhe beteiligt werden und tatsächlich mitbestimmen können.

(Beifall bei der SPD)

Dafür müssen Sie sorgen und nicht für eine Verbesserung des Anhörungsverfahrens. Es geht nicht darum, irgendwelche Handbücher aufzulegen, sondern um wirkliche Änderungen im Sinne des Ernstnehmens der Bürger und der Schaffung eines Infrastrukturkonsenses.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Für die CDU/CSU-Fraktion hat jetzt das Wort der Kollege Dirk Fischer.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

Dirk Fischer (Hamburg) (CDU/CSU):

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass die SPD die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur erneut bestätigt.

(Thomas Oppermann [SPD]: Das ist ja mal ein Grundsatz!)

Der Konsens, den wir in dieser Frage haben, ist wichtig. Aber die Regierungskoalition von CDU, CSU und FDP ist schon ein ganzes Stück weiter.

- (B) (Sören Bartol [SPD]: Wo denn?)

Es gibt im Deutschen Bundestag den Konsens: Mobilität und Infrastruktur schaffen die Voraussetzungen für Beschäftigung, Wohlstand und die Nutzung persönlicher Freiheit.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Nicht mit uns!)

Leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrswege haben somit für unser Land eine zentrale Bedeutung. Wir verfügen heute in Deutschland schon über ein gut ausgebautes Verkehrsnetz.

Wir wissen, dass das für unser Land einer der wichtigsten Standortfaktoren ist; denn unsere arbeitsteilige Volkswirtschaft verdient ihr Geld auch mithilfe einer hervorragenden Verkehrsinfrastruktur. Durch die Infrastruktur können Arbeitsplätze in allen Teilen des Landes geschaffen und gesichert werden, auch in peripheren Räumen. Das entspricht der Verpflichtung des Grundgesetzes, die wir ernst nehmen. Aufgrund unserer zentralen Lage in Europa stehen wir zusätzlich in der Verantwortung, insbesondere auch für das gerade jetzt so wichtige wirtschaftliche Zusammenwachsen Europas zu sorgen. Wir müssen also im Ergebnis alles dafür tun, unsere Verkehrswege durch Investitionen leistungsfähig zu erhalten und zukunftsfähig auszubauen.

Aber Geld ist nicht alles. Auch die Planung und Umsetzung der Bauvorhaben müssen in einem überschaubaren Zeitraum möglich sein. Jahrzehntelange, viel zu lange Planungs- und Bauprozesse binden in unverant-

- wortlicher Weise Kraft, Zeit und Geld und verhindern notwendige volkswirtschaftliche Effekte. (C)

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Die zentrale Frage an uns alle ist: Kann man daran etwas ändern?

Nicht ändern kann man nach meiner Auffassung die Tatsache, dass von jedem Infrastrukturvorhaben Einschränkungen und Belastungen für unmittelbar betroffene Anlieger ausgehen, und dies gerade in einem sehr dicht besiedelten Land. Diese Konflikte sind im Grundsatz unvermeidlich. Das erzeugt immer wieder Konfliktpotenziale. Die Konsequenz für Infrastrukturvorhaben, die in aller Regel als Bedarf vom Gesetzgeber festgesetzt worden sind, kann doch nicht sein, völlig darauf zu verzichten, um jedem Konflikt auszuweichen, sondern wir müssen uns anstrengen, eine größtmögliche Minimierung der schädlichen Auswirkungen auf die Anlieger und die Umwelt zu erreichen.

Dazu brauchen wir im Diskussionsprozess mehr Akzeptanz für die Projekte in der Gesamtbevölkerung. Dazu sind noch mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung schon in frühen Planungsphasen notwendig. Wir müssen die Leute informieren und ihnen das Pro und Kontra darstellen und sie in einem solchen Prozess im positiven Sinne mitnehmen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

- Ich will sagen, Herr Pronold: Diese Herausforderung nimmt die Bundesregierung nachweislich sehr ernst. (D)

(Sören Bartol [SPD]: Wo denn?)

Dazu bedarf es keines Antrages der SPD-Fraktion,

(Lachen bei Abgeordneten der SPD)

bei dem man den Eindruck hat, dass Sie offensichtlich von dem einen Extrem in das andere verfallen wollen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP – Sören Bartol [SPD]: Gut lesen! Lesen bildet!)

Nach dem SPD-Konzept hätten wir in der Zukunft zwar mehr Kommunikation, aber es würde wohl kaum noch ein Projekt in vernünftigen Zeitabläufen realisiert werden können, und das auf allen Ebenen: zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Bei meiner Vorbereitung kam mir die Idee, man sollte das, was Sie aufgeschrieben haben, vielleicht einmal in einem SPD-geführten Bundesland als Pilotprojekt durchführen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Der Jubel in den anderen Bundesländern über frei werdende Mittel für ihre Infrastrukturvorhaben wäre wahrscheinlich relativ groß.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Dirk Fischer (Hamburg)

- (A) Das zu der Verkehrsinfrastruktur Gesagte gilt auch für den Ausbau der Energienetze in Deutschland. So entschieden wir gemeinsam aus der Kernenergie raus wollen, so entschieden müssen wir aber auch in die Erzeugung, Verteilung und Speicherung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen rein wollen.

(Beifall bei der CDU/CSU, der FDP und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD – Bettina Hagedorn [SPD]: Na, dann man los! – Sören Bartol [SPD]: Applaus!)

Gegen beides zu sein, Herr Kollege Hofreiter – das können Sie landauf, landab beobachten –, nämlich gegen die Kernenergie, gegen die Verspargelung der Landschaft, den Ausbau der Energienetze und die Pumpspeicherverwerke, kann nur ein völliges Desaster für unser Land in der Energiepolitik zur Folge haben. Davor kann man nur dringend warnen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Sven-Christian Kindler [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: So ist das bei der CDU/CSU! Das ist das Problem!)

Wir brauchen schnellstmöglich den Ausbau der Übertragungs- und Verteilungsnetze sowie der Speicherkapazitäten für Strom aus erneuerbaren Energien. Dabei müssen sich alle glaubwürdig anstrengen, dies in der Bevölkerung verständlich zu machen und durchzusetzen.

- (B) Wir müssen auch durch mehr Information und eine frühzeitige Bürgerbeteiligung die Akzeptanz erhöhen. Die Bundesregierung verfolgt dieses Ziel mit Nachdruck. Denn am Ende zählt nur die Tat bzw. das Ergebnis.

Vor kurzem ist der Gesetzentwurf zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren von der Bundesregierung auf den Weg gebracht worden. Das begrüßen wir ausdrücklich. Mit diesem Gesetz wollen wir neue Möglichkeiten für eine verbesserte Teilhabe unserer Bürgerinnen und Bürger schaffen.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung kann künftig bereits vor dem eigentlichen Verwaltungsverfahren stattfinden und einem möglichst großen Personenkreis offenstehen. Dieses Instrument der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung soll das Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahren bei Großvorhaben besser vorbereiten und helfen, Konflikte frühzeitig beizulegen oder sogar zu vermeiden.

Das wird dazu führen, dass wichtige Infrastrukturprojekte am Ende sogar schneller umgesetzt werden, und das trotz oder gerade wegen mehr Öffentlichkeitsbeteiligung. Das ist das Ziel, das wir anstreben.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Das geplante E-Government-Gesetz wird zudem dafür sorgen, dass alle Planungsunterlagen künftig im Internet bekannt gegeben werden. Das bedeutet deutlich mehr Öffentlichkeit für alle Menschen, die sich damit intensiv befassen wollen.

- (C) Wir beglückwünschen im Unterschied zu Ihnen, Herr Pronold, unseren Verkehrsminister Peter Ramsauer zum gestern vorgestellten Entwurf eines Handbuchs, das sämtliche Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung beinhaltet. Wir freuen uns darüber, dass der Entwurf auf dem Tisch liegt.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Florian Pronold [SPD]: Das ist ein bunter Katalog!)

– Sie werden es auch lesen müssen, damit Sie Ihren Erfahrungsschatz ein bisschen erweitern können.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Denn darin wird konkret aufgezeigt, welche gesetzlichen Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung bereits heute existieren, wie diese besser und intensiver genutzt werden können und welche weiteren Maßnahmen gegebenenfalls ergriffen werden können. Damit erreichen wir eine bessere und frühzeitigere Bürgerbeteiligung. Dazu wird auch noch ein Werkzeugkasten mit Vorschlägen für eine durchgängige Bürgerbeteiligung auf allen Verfahrensebenen erarbeitet, aus dem die im Einzelfall sinnvoll erscheinenden Maßnahmen ausgewählt werden können.

Das Handbuch richtet sich an Vorhabenträger, Behörden und Bürger und soll einen Diskussionsprozess anstoßen. Interessierte Bürger, Institutionen, Verbände und sonstige Einrichtungen können bis Mai Anmerkungen und Vorschläge einreichen, die dann ausgewertet werden und bei der Endfassung des Handbuchs berücksichtigt werden können. Das Handbuch hat also nicht nur eine bessere Bürgerbeteiligung zum Inhalt, sondern kommt selbst mit mehr Bürgerbeteiligung zustande.

(D) Am Ende will ich die SPD ausdrücklich ermuntern, sich doch noch einmal kritisch mit ihren eigenen Vorschlägen auseinanderzusetzen. Ein ehemaliger Chef des Bundeskanzleramtes, also ein richtiger Macher, ein pragmatischer Macher, der selbst Erstunterzeichner Ihres Antrages ist, weiß doch ganz genau, dass der Aspekt der zügigen Projektrealisierung nicht aus den Augen verloren gehen darf.

Wir als Koalition aus Union und FDP sind optimistisch, dass der Gesetzentwurf unserer Bundesregierung beiden Herausforderungen gerecht wird: einem besseren Verständnis zwischen Bürger und Staat – uns darum zu sorgen und zu bemühen, mahnt uns ja auch der neue Bundespräsident –, aber auch dem dringend notwendigen und zügigen Ausbau unserer Verkehrswege und Energienetze.

In diesem Sinne sollten wir positiv rangehen, und ich glaube, dann werden wir auch für unsere Projekte in der Durchsetzung einen guten Beitrag leisten.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Das Wort hat jetzt die Kollegin Sabine Leidig von der Fraktion Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

(A) **Sabine Leidig** (DIE LINKE):

Werter Herr Präsident! Werte Kolleginnen und Kollegen! Tatsächlich ist es die Protestbewegung gegen Stuttgart 21 gewesen, die die demokratische Erneuerung im 21. Jahrhundert auf die Tagesordnung gesetzt hat.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Glauben Sie eigentlich selbst, was Sie da erzählen?)

– Ja, ich glaube fest daran. Vorher haben Sie überhaupt nicht darüber gesprochen; jetzt reden wir darüber – und auch in der vorausgegangenen Debatte über Europa.

Es steht die Frage im Raum, wie Bürgerinnen und Bürger bei der handfesten Weichenstellung für die Zukunft nicht nur mitreden, sondern auch entscheiden können. Jetzt reden wir über Infrastruktur, und viele der Projekte, um die es geht, sind mit der Frage verbunden: Wie wollen wir künftig leben, und wie sollen unsere Enkel leben können?

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Wir wollen im Stau stehen!)

Die Milliarden Euro, die heute in einen unterirdischen Bahnhof gesteckt werden, stehen künftig nicht zur Verfügung, um viele kleine Bahnhöfe attraktiv und barrierefrei zu gestalten. Das steht gegeneinander. Es geht um die langfristigen Perspektiven,

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Ja!)

um die Perspektiven, die von den Bestimmern heute in Beton gegossen werden.

(B) Eine Autobahnbrücke, die jetzt in diesem Parlament beschlossen wird, ist fertig, wenn viele der Abgeordneten schon gar nicht mehr verantwortlich sind.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Hallo! Warum deprimieren Sie so? Ich sitze noch in 20 Jahren hier! Seien Sie doch etwas optimistischer!)

Aber die Menschen im Tal, über deren Häuser und Weinberge die Lkw-Kolonnen dröhnen, können nicht fort.

(Beifall bei der LINKEN)

Und wo sind die Stararchitekten, Projektleiter und Ministerpräsidenten, die Stuttgart 21 mit Feuer und Flamme, mit Lug und Trug durchgesetzt haben? Weg, noch bevor der eigentliche Bau beginnt.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Hallo! Selbst in Stuttgart war das Volk dafür! Nehmen Sie das mal zur Kenntnis! Sie erzählen hier Märchen! Sie sind hier im Parlament! Da sind Sie der Wahrheit verpflichtet!)

Mittlerweile liegen gute Vorschläge für eine wirkliche Bürgerbeteiligung auf dem Tisch. Wir haben als Linksfraktion eine Studie in Auftrag gegeben und im Oktober veröffentlicht. Der Bund für Umwelt und Naturschutz hat im letzten Monat ein Sechs-Punkte-Programm vorgestellt, und, Herr Ramsauer, es wäre super gewesen, wenn Sie dieses Programm zur Grundlage Ihrer Arbeit gemacht hätten.

(Beifall bei der LINKEN)

(C) Denn in diesem Programm sind sehr präzise die Hindernisse und Probleme geschildert, die Bürgerinnen und Bürger davon abhalten, in der Praxis wirklich mitzubestimmen. Gleichzeitig werden die passenden Lösungen dargestellt.

Die SPD-Fraktion hat jetzt einen Antrag eingebracht. Dafür möchte ich mich ausdrücklich bedanken,

(Oliver Luksic [FDP]: Das würde mir zu denken geben!)

auch wenn wir da noch einigen Diskussionsbedarf haben.

Aus unserer Sicht gibt es ein paar wesentliche Bedingungen für den Fortschritt der Demokratie an dieser Stelle. Dazu gehört, dass die Möglichkeiten der Beteiligten und ihrer Verbände denen der Projektbetreiber ebenbürtig sind. Das gilt zum Beispiel für den Zugang zu Unterlagen. Das gilt aber auch für den Zugang zu Recht und Gesetz. Heute können Projektträger beispielsweise alle Einwände der Bürgerinnen und Bürger auf ihre Rechtmäßigkeit hin überprüfen lassen. Umgekehrt ist dies aber nicht möglich, und auch dies will ich am Beispiel Stuttgart 21 deutlich machen.

Sie alle erinnern sich daran, dass der sogenannte Stresstest am Ende der sogenannten Faktenschlichtung der Knackpunkt war. Schafft es der milliardenteure Tunnelbahnhof, wenigstens 30 Prozent mehr Züge abzuwickeln als der bestehende Kopfbahnhof? Das hat die Deutsche Bahn AG behauptet und mit einem langwierigen Simulationsverfahren nachgewiesen. Alle Zweifel daran wurden weggewischt.

(D) Inzwischen wissen wir, dass der Stresstest manipuliert war.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Was erzählen Sie eigentlich heute? – Weiterer Zuruf von der CDU/CSU: So ein Quatsch!)

Wir wissen, dass das Ergebnis „49 Züge in der Spitzenstunde“ falsch ist.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Das Volk hat mit großer Mehrheit für den Bahnhof gestimmt! Dann können Sie sich nicht hier hinstellen und solchen Scheiß erzählen! Das ist unglaublich!)

Ich habe vorhin einen alternativen Geschäftsbericht zur Bahnbilanz in die Hände bekommen. Darin ist dokumentiert, dass die Bahn selber im Jahr 2002 einen Kapazitätsnachweis an das Eisenbahn-Bundesamt geliefert hat, in dem steht, was auch die Gegner des Projekts vorgetragen und nachgewiesen haben:

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Wenn die Bürger nicht so abstimmen, wie Sie wollen, wird das Volk beleidigt, oder was ist los?)

Der neue Bahnhof schafft nicht mehr als der alte; im Gegenteil: maximal 32 Züge in der Spitzenstunde.

(Oliver Luksic [FDP]: Haben die das zu Hause im Hobbykeller ausgezählt oder was? Sind das Hobbyeisenbahner?)

Sabine Leidig

- (A) Was geschieht jetzt? Wer macht die Verantwortlichen haftbar? Wer überprüft die Richtigkeit dieser vorgebliebenen Stresstestgeschichte?

Das muss sich ändern. Diejenigen, die die Öffentlichkeit täuschen, die falsche Unterlagen vorlegen, müssen mit Konsequenzen rechnen.

(Beifall bei der LINKEN)

Nur so kann das Ungleichgewicht der Kräfte etwas verringert werden, das ansonsten die Bürgerbewegungen erschlägt.

Vor allem aber – darüber wurde schon gesprochen – müssen die Bürgerinnen und Bürger über die Weichenstellungen entscheiden können. Nicht nur die konkret projektierte Autobahn, nicht nur die konkrete Landebahn oder der versenkte Bahnhof sollen jeweils zur Debatte stehen; entscheidend ist, dass auch die sogenannte Nullvariante möglich ist: gar kein Ausbau von Autobahnen, gar kein Ausbau von Flughäfen, stattdessen vielleicht lieber Ausbau von Eisenbahnverbindungen.

(Beifall bei der LINKEN)

Es müssen von Anfang an echte Alternativen zur Debatte stehen. Wir brauchen ergebnisoffene Grundsatzanhörungen

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Jawohl!)

am Beginn der Maßnahme.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Jawohl!)

- (B) Die Ergebnisse dieser Anhörungen müssen dann auch verbindlich sein.

Heute findet die Bürgerbeteiligung erst statt, wenn die Entscheidung eigentlich längst gefallen ist, wenn schon Hunderttausende Euro für Planungskosten investiert worden sind, wenn die Politik sich schon festgelegt hat. Die Einwände und Änderungswünsche werden dann als Störung empfunden, und es geht vor allen Dingen darum, die Konflikte zu befrieden, damit die Sache umgesetzt werden kann.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Sie machen doch Unfrieden! Wir machen überhaupt nur Frieden!)

Herr Fischer, was Sie hier vorgetragen haben, ist genau diese Geschichte. Sie sagen: Wir wollen die Bürgerinnen und Bürger mitnehmen. – Sie wollen sie aber mitnehmen auf eine Reise, deren Ziel Sie längst bestimmt haben. Es geht aber darum, dass auch die Ziele der Bürgerinnen und Bürger eine Rolle spielen, dass sie bestimmen können, wohin die Reise geht.

Nun zum Handbuch, das Sie, Herr Ramsauer, dieser Tage vorgelegt haben.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: „Herr Bundesminister Ramsauer“ heißt das! So viel Zeit muss sein!)

– Herr Bundesminister Ramsauer.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: So ist das!)

Das Handbuch für Bürgerbeteiligung ist das Gegenteil von dem, was wir wollen. Es gehört eigentlich gleich bei seinem Erscheinen auf den Müllhaufen der Geschichte. (C)

(Beifall bei der LINKEN)

Herr Bommarius hat das heute in der *Frankfurter Rundschau* sehr treffend kommentiert. Er schreibt: Die Frage, die in diesem Handbuch behandelt wird, ist eigentlich nur die, ob die Bürokratie das Placebo am Anfang des Prozesses oder am Ende des Prozesses verabreichen sollen. Hauptsache Placebo.

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Kommen Sie bitte zum Schluss.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Hinter dieser Haltung versteckt sich eine Angst vor dem Souverän, die wir nicht teilen. Wir meinen, dass es Zeit ist in Deutschland für mehr Demokratie,

(Patrick Schnieder [CDU/CSU]: Aber für weniger Infrastruktur! Das ist Ihr Problem!)

dass mehr Volksbegehren, Volksentscheide auf allen Ebenen möglich und notwendig sind. Die Bürgerinnen und Bürger sind nicht zu dumm, sich mit den komplexen Fragen zu beschäftigen. Wenn sie es täten, wäre das das Ende einer Infrastrukturpolitik, die sich als Dienstleistung für die Wirtschaft versteht.

Besten Dank. (D)

(Beifall bei der LINKEN)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Für die FDP-Fraktion hat jetzt das Wort der Kollege Oliver Luksic.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Oliver Luksic (FDP):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Jeder von uns kennt wohl aus seinem Wahlkreis oder Bundesland den Fall, dass Infrastrukturplanungen aus dem Ruder laufen oder Bürger demonstrieren. Auch bei mir in Saarbrücken ist das der Fall bei der Übertunnelung der Saar bei dem Städtebauprojekt „Stadtmitte am Fluss“. Dieser Schwierigkeiten in der Republik nimmt sich jetzt diese Koalition an. Bundesminister Ramsauer hat das Handbuch für Bürgerbeteiligung vorgestellt. Wir diskutieren im Plenum auch bald das Gesetz zur Planungvereinfachung. Das ist gut. Das ist wichtig. Da musste etwas getan werden. Auch wenn Ihnen das nicht passt: Diese Koalition macht das, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Eines ist uns bei diesem Thema besonders wichtig: Wir dürfen nicht so tun, als wenn diejenigen, die am lautesten schreien, die die meisten Sitzblockaden veranstalten, die am meisten in Internetforen schreiben, immer

Oliver Luksic

- (A) automatisch die Mehrheit der Bevölkerung repräsentieren.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Am lautesten schreien die Unternehmerverbände! Die haben am meisten Geld!)

Liebe Frau Leidig, genau das hat die Bürgerbefragung beim viel zitierten Stuttgart 21 deutlich gemacht. Ihre Rede hat klar gezeigt, dass Sie das Urteil des Volkes nicht akzeptieren. Das sollte Ihnen zu denken geben.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Volker Beck [Köln] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie und das Volk – das passt zusammen!)

Die Bürgerbefragung ging nämlich anders aus, weil es – wie so oft – auch so etwas wie eine schweigende Mehrheit gab. Es gibt nämlich auch Menschen, die nicht immer Zeit haben, zu protestieren. Wir wollen Bürgerbeteiligungen, aber am Anfang und nicht am Ende von Projekten und mit sinnvollen Instrumenten. Dann sind die Menschen auch mit den geplanten Infrastrukturprojekten zufrieden. Das ist das Ziel unserer Koalition. Wir wollen nicht nachträglich, wie Sie es eben getan haben, mit falschen Fakten Unfrieden stiften. Sie haben eben falsche Behauptungen zu Stuttgart 21 aufgestellt.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Die falsche Behauptung hat die Bahn aufgestellt! Das lässt sich auch nachweisen!)

- (B) Akzeptieren Sie endlich die Entscheidung der Bevölkerung in Stuttgart!

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, in unserem Land sind die Planungskosten oft fast schon höher als die Baukosten. Das zeigt: Hier läuft etwas falsch. Deswegen sind Bürgerbeteiligung und Planungsbeschleunigung für die FDP-Bundestagsfraktion wichtige Themen. Wir haben dazu schon in der letzten Legislaturperiode einen Gesetzentwurf vorgestellt und uns mit diesen Themen befasst. Wir haben schon früh gesagt: Wir wollen auch die lokale Ebene, die lokalen Räte und Parlamente, stärken. Wir wollen die Bedeutung von Bürgerentscheiden erhöhen. Wir glauben, dass wir einen Paradigmenwechsel brauchen: Wir brauchen eine Bringschuld von Behörden und keine Holschuld von Bürgern. Wir wollen planungsbegleitende Mediationsverfahren und keine Doppelung der Umweltverträglichkeitsprüfung im Raumordnungs- und im Planfeststellungsverfahren. Die SPD hat dazu in ihrem Antrag einen richtigen und wichtigen Punkt aufgegriffen. Dies sind schon lange Forderungen von uns, die jetzt nach und nach von dieser Koalition umgesetzt werden.

Liebe Kollegen der SPD, Sie haben in Ihren Antrag in der Tat viele richtige Punkte aufgenommen – vieles können wir mittragen –:

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Dann können Sie zustimmen!)

- Planfeststellungsverfahren beschleunigen, Doppelungen vermeiden, mehr lokale Bürgerbeteiligung. (C)

Aber es gibt einen großen Unterschied: Wir sind diese Themen schon angegangen.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Wo denn?)

Und wenn es darauf ankam, liebe Kollegen der SPD – beispielsweise beim NABEG, bei der Beschleunigung des Netzausbaus, den wir in dieser Koalition angestoßen haben, weil wir die Energiewende nicht aufgrund eines verzögerten Netzausbaus hinauszögern wollen –, haben Sie dagegen gestimmt. Deswegen ist Ihr Antrag auch nicht glaubwürdig.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Wir wollen jetzt das E-Government-Gesetz einbringen, um die Chancen des Internets bei der Bürgerbeteiligung zu nutzen. Wir bringen auch die Novelle des Planungsvereinfachungsgesetzes auf den Weg. Auch damit stärken wir die Bürgerbeteiligung. So bringen wir das Land voran, und nicht mit Ihren Vorstößen hier im Parlament. Wir werden genau schauen, wie Sie sich im Bundesrat verhalten. Sie tun so, als würde sich diese Koalition um nichts kümmern, aber genau das Gegenteil ist der Fall. Erinnern Sie sich an Ihre eigene Regierungszeit – Sie waren elf Jahre lang an der Regierung –: Weder unter Herrn Tiefensee noch unter Herrn Stolpe gab es Vorschläge, wie man schneller baut, wie man Bürger besser beteiligt, wie man für bessere Infrastruktur sorgt. Nach elf Jahren Stillstand bei SPD-geführten Häusern geht diese Regierung dieses Thema nun an. Das ist gut und richtig. (D)

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Warten Sie ab, bis die entsprechenden Gesetze hier eingebracht werden! Dann können wir darüber diskutieren. Blockieren Sie das nicht im Bundesrat, verwässern Sie es nicht! Ich glaube, es gibt in der Tat einen großen Infrastrukturkonsens, zumindest zwischen den Regierungsfractionen und der SPD. Die Linken und Grünen dagegen sind nicht nur bei Flughäfen, Straßen, Brücken und Energienetzen, sondern auch bei Bahnhöfen kritisch. Es ist wichtig, dass wir dieses Thema gemeinsam nach vorne bringen. Wir brauchen einen großen Konsens und keine Schaufensteranträge. Diese Regierung geht das Thema an – das ist gut und richtig –; und bei diesem Weg bleiben wir.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Für die Grünen hat jetzt das Wort der Kollege Dr. Anton Hofreiter.

Dr. Anton Hofreiter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wer selbst aufseiten der Bürger an solchen Verfahren beteiligt war, der weiß, wie das letztendlich abläuft. Wie läuft es im Kern ab? Die Behörden haben

Dr. Anton Hofreiter

- (A) zum Teil schon viele Jahre geplant; dann wird das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Im Planfeststellungsverfahren ist alles festgelegt: Jeder Böschungswinkel ist festgelegt; durch den Grünordnungsplan weiß man meistens schon, wo jeder einzelne Baum neu gepflanzt werden soll; man kennt exakt die Fahrbahnbreite. Alles liegt letztendlich fest. Dann kommt der Anhörungstermin, wenn er denn stattfindet. Was erlebt man dort? Dort argumentieren zum Teil hochfachkundige Menschen gegen die Planungen der Behörden – und selbstverständlich wird alles abgeschmettert. Woran liegt das? Das liegt daran, dass im Erörterungstermin eigentlich ein Konsens gefunden werden sollte, das Verfahren aber de facto zeitlich so strukturiert ist, dass es auf Konfrontation ausgelegt ist.

Man kann die Behörden ja verstehen. Wenn jemand ein Straßen- oder Schienenprojekt zwei, drei oder vier Jahre aufwendig geplant hat, dann hält er es natürlich nicht für falsch, sondern für richtig. Erst danach beginnt der Dialog mit den betroffenen Bürgern. Die Behörden verteidigen das Projekt selbstverständlich bis aufs Messer. Das würde jeder von uns genauso machen. Wenn man zwei oder drei Jahre an etwas gearbeitet hat, dann will man sich nicht sagen lassen, dass das alles falsch war. Deshalb ist der Zeitpunkt der Bürgerbeteiligung von entscheidender Bedeutung. Die Bürger müssen in dem Moment beteiligt werden, in dem noch nicht alles feststeht und das Ergebnis noch offen ist. Dann hat man die Chance auf eine vernünftige Bürgerbeteiligung.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,
bei der SPD und der LINKEN)

- (B) Es war schon die Rede davon, dass die Sprache verräterisch ist. Es wird versucht, mit einer Bürgerbeteiligung Akzeptanz für ein Verfahren zu schaffen. Genau das bringt die Leute auf die Palme. Es wird nach dem Motto gehandelt: Unser Projekt ist richtig, wir haben nur ein Kommunikationsproblem. – Jemand, der glaubt, bei seiner Politik ein Kommunikationsproblem zu haben, hat meistens ein Inhaltsproblem.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
sowie bei Abgeordneten der SPD und der LINKEN)

Es ist nicht entscheidend für ein Verfahren, Akzeptanz zu schaffen. Entscheidend ist, dass man mit den Leuten in einen ehrlichen Dialog darüber eintritt, ob das Projekt sinnvoll ist oder nicht. Wenn man dann gemeinsam feststellt, dass das Projekt sinnvoll ist, gibt es eine höhere Akzeptanz. Wenn man aber mit der Haltung in die Verhandlung geht, dass das Projekt gut ist und dass man es nur ein bisschen pseudotransparent machen muss, um es den Leuten besser verkaufen zu können, dann ist ein Scheitern unvermeidlich. Das heißt: Dialog auf Augenhöhe und kein Schaffen falscher Akzeptanz, die am Ende scheitert.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
und bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten
der SPD)

Nun zu der Befürchtung, dass sich durch ein solches Verfahren die Projekte unendlich verzögern. Wir, die wir

- im Verkehrsausschuss sitzen, wissen, dass das nicht an den Planungszeiten liegt. Wir haben eine Unmenge planfestgestellter Projekte, für die kein Geld vorhanden ist. Dass sich die Projekte im Bereich Verkehrsinfrastruktur in die Länge ziehen, liegt daran, dass wir eine gigantische Wunsch-dir-was-Liste haben, die in keinem Verhältnis zu den real vorhandenen Finanzen steht, egal wer regiert. Das sollten wir alle miteinander ehrlich eingestehen. In vielen Fällen ist der Träger des Vorhabens – die DB AG ist ein schönes Beispiel dafür – froh über Bürgerproteste, weil man dann sagen kann: Die bösen Bürger sind schuld. – Man sollte aber ehrlich sein und sagen, dass man dafür kein Geld hat.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,
bei der SPD und der LINKEN)

Nehmen wir zum Beispiel die Eisenbahnstrecke Nürnberg–Erfurt. Das Vorhaben wurde 1992 beschlossen. Baubeginn war 1996. Der erste Bauabschnitt ist 2017 fertig. Die ersten Brücken müssen grundsaniert werden, bevor der erste Zug darüberfährt. Wir hatten dann eine Bauzeit von 21 Jahren. Das ist doch keine sinnvolle Planung. Das liegt aber nicht daran, dass sich die Bürger so heftig gegen das Projekt gewehrt haben, sondern schlichtweg daran, dass jeder Ministerpräsident sein Wunschprojekt im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans hat. Es liegt auch daran, dass wir uns nicht trauen, Prioritäten zu setzen. Warum trauen wir uns das nicht? In der Theorie spricht sich jeder für eine Prioritätensetzung aus. In der Praxis aber bedeutet das, festzulegen: Du kriegst dein Projekt, alle anderen bekommen ihr Projekt erst einmal nicht. – Das bedeutet Prioritätensetzung. Es bedeutet nämlich nicht nur, dafür zu sorgen, dass einige Leute ihr Projekt schneller bekommen, sondern auch, dass andere ihr Projekt später bekommen. Deshalb traut man sich letztendlich nicht, Prioritäten zu setzen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Alle haben davon gesprochen, dass die Bürger früher beteiligt werden sollen, wenn auch mit unterschiedlichem Zungenschlag, auf Augenhöhe oder auch nur der Akzeptanz wegen. Aber was passiert? Ein Handbuch wird herausgegeben.

(Oliver Luksic [FDP]: Das ist nicht alles! Es kommt noch mehr!)

Es ist ja schön, wenn ein Handbuch herausgegeben wird. Aber Hauptaufgabe einer Regierung ist es nicht, Handbücher herauszugeben, die lediglich zur Beratung dienen, sondern die Hauptaufgabe besteht darin, Gesetze zu verändern.

(Oliver Luksic [FDP]: Was hat Rot-Grün zu dem Thema gemacht?)

Wenn man in das Gesetz schaut, dann liest man Worte wie „der Vorhabenträger kann ...“; aber so funktioniert das nicht. Wenn man die Bürger auf Augenhöhe beteiligen will, dann muss das Gesetz so ausgelegt sein, dass die Bürgerbeteiligung am Anfang festgeschrieben wird. Das mag kompliziert sein und ist gesetzgeberisch sicher nicht einfach zu lösen, aber genau dieser Aufgabe muss

Dr. Anton Hofreiter

- (A) man sich stellen. Es reicht nicht, schöne Handbücher herauszugeben, die von der Presse zu Recht als Placebo beschrieben werden. Machen Sie lieber vernünftige Gesetze! Dann bekommen Sie auch von uns Applaus.

Vielen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei der SPD und der LINKEN)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Jetzt hat der Bundesminister Peter Ramsauer das Wort.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich wollte meine Rede eigentlich ganz anders beginnen; aber der Kollege Hofreiter kommt mir heute aus mehreren Gründen gerade recht.

(Lachen beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der SPD)

Erster Grund. Was die Regierung zu tun und zu lassen hat, das wissen wir selber am besten.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Eben nicht! Das ist ja das Problem!)

Deswegen sind wir ja an der Regierung.

- (B) (Hans-Joachim Hacker [SPD]: Macht auf Zeit!)

Wenn Sie sagen, die Regierung solle Gesetze ändern, dann antworte ich Ihnen als jemand, der diesem Parlament bereits 21 Jahre angehört: Gesetzesänderungen sind Sache des Parlaments, bei uns des Deutschen Bundestags.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Sache der Regierung ist es, ordentlich und gut zu regieren, und zwar gesetzeskonform.

(Lachen bei der SPD – Markus Kurth [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie können auch Initiativen ergreifen!)

Auch das ist mit dieser Regierung in guter Weise gewährleistet.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es ist nicht verboten, Gesetzesinitiativen zu ergreifen!)

Manche Dinge muss man einfach richtigstellen. Sonst heißt es, der Ramsauer habe das im Raum stehen lassen und identifiziere sich vielleicht damit. Lassen wir also die Kirche im Dorf!

Zweiter Grund. Es ist eigenartig, Herr Kollege Hofreiter: Sie beschwerten sich über gute Planungen. Das war auch bei einigen anderen Oppositionsrednern der Fall. Als Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung will ich hier einmal eine Lanze brechen für die

- hervorragenden Planer und Planungsingenieure in all unseren Planungsbehörden, angefangen von den Gemeinden über die Länder, die Bezirksregierungen bis hin zum Bund. Wir haben überall hervorragende Planer. (C)

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP sowie des Abg. Sören Bartol [SPD])

– Danke, Herr Bartol. Klatschen Sie ruhig, trauen Sie sich!

(Sören Bartol [SPD]: Habe ich doch!)

Ich lobe diese Leute.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Wir auch!)

Warum planen sie so intensiv? Weil sie vorschriftsgemäß planen. Was würden Sie sagen, lieber Herr Kollege Hofreiter, wenn wir mit lückenhaften Planungsunterlagen ins Planfeststellungsverfahren gingen? Dann wären Sie doch der Erste, der das anprangern würde. Zu dieser intensiven Planung gehört schlicht und einfach die Tatsache, dass Dinge bis in die kleinsten Details hinein berücksichtigt werden müssen. Sie sind gelernter Biologe, Sie haben über die biologische Artenvielfalt in den Anden promoviert. Sie sollten wissen, dass in solchen Planfeststellungsunterlagen auch berücksichtigt werden muss, in welcher Vegetationsperiode, in welcher Kalenderwoche im Jahr der letzte Wiesenbrüter von A nach B transferiert werden kann, weil sonst nicht weitergebaut werden darf. Das sind die Realitäten in unserem Lande, über die in vielen anderen Ländern der Welt – auch in Südamerika, wo Sie Ihre Forschungen gemacht haben – nur noch gelacht wird. (D)

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Aber wir halten uns natürlich daran, weil wir auf die Einhaltung der Vorschriften achten.

Sie kommen mir aus einem dritten Grund gerade recht. Sie haben mir vorgehalten, eine Wunsch-dir-was-Bundesverkehrswegeplanung zu betreiben. Vielleicht können Sie sich noch erinnern; im Jahr 2002 waren Sie ja schon im Bundestag, das haben Sie mir letztes gesagt. Wir haben übrigens neulich ein sehr gutes Gespräch geführt; das möchte ich einmal verraten, wir sind ja unter uns.

(Heiterkeit bei der CDU/CSU und der FDP)

Sie können sich sicherlich daran erinnern, lieber Herr Kollege Hofreiter, dass dieser von Ihnen als solcher bezeichnete Wunsch-dir-was-Katalog eine Erbschaft aus rot-grüner Regierungszeit ist. Der letzte Investitionsrahmenplan, den wir jetzt abgelöst haben, hatte ein Volumen von 57 Milliarden Euro. Wir haben das Ganze wieder auf eine realistische Grundlage gestellt. Der Investitionsrahmenplan, den ich vor wenigen Wochen nach langen Konsultationen in Kraft gesetzt habe, hat ein Volumen von nur noch gut 41 Milliarden Euro.

(Stephan Kühn [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die sind mit 9 Milliarden Euro unterfinanziert!)

Damit ist der Plan wesentlich realistischer geworden.

Bundesminister Dr. Peter Ramsauer

(A) (Sören Bartol [SPD]: War das jetzt der IRP oder der Bundesverkehrswegeplan?)

Jetzt aber zum eigentlichen Thema des heutigen Tages. Meine sehr geehrten Damen und Herren, bei diesem Thema rennen alle bei mir, dem zuständigen Minister, offene Türen ein. Insofern begrüße ich ganz ausdrücklich diese Debatte. Wir alle wissen, dass wir zwar schon heute umfassende gesetzliche Beteiligungsverfahren haben, aber man sich mehr wünscht. Deshalb habe ich gestern das *Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung* in der Bundespressekonferenz vorgestellt. Ich möchte dazu gerne einiges sagen. Das, was in diesem Handbuch steht, geht Hand in Hand mit dem, was der Kollege Dr. Hans-Peter Friedrich als Bundesinnenminister in derselben Pressekonferenz erläutert hat, dem Planungsvereinheitlichungsgesetz. Das Planungsvereinheitlichungsgesetz liefert sozusagen den gesetzgeberischen Rahmen für die praktische Substanz; im Handbuch machen wir die entsprechenden praktischen Vorschläge.

Ich möchte in dieser Debatte drei Kernbotschaften hervorheben, die mit dem *Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung* in Verbindung stehen. Die erste Kernbotschaft lautet: Wir müssen in Deutschland Großprojekte und Verkehrsinfrastrukturprojekte aller Art weiter ermöglichen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Das mag für manche wie ein Angriff klingen,

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Ja!)

(B) für diejenigen, die überhaupt nichts verändern wollen.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Die alles verändern wollen!)

Gott sei Dank ist die Mehrheit dafür und sagt: Das ist ja wohl eine Selbstverständlichkeit. – Über den Begriff des Großprojekts kann in der Tat gestritten werden: Wann ist etwas ein Großprojekt? Wenn man in Länder wie Brasilien, Indien, Japan, China oder Russland reist, dann merkt man: Die lachen über das, wofür wir schon den Begriff Großprojekt verwenden.

Es geht hier aber nicht nur um Großprojekte – nach unserer Terminologie –, sondern auch um stinknormale Bundesfernstraßenausbauten oder um Schienenbauten. Es muss weiter möglich sein, von einem Gleis auf zwei Gleise auszubauen; das darf nicht sofort verteufelt werden. Wir stehen vor gewaltigen Herausforderungen, vor allen Dingen im Hinblick auf das Wachstum im Güterverkehr. Jawohl, der Güterverkehr soll von der Straße auf die Schiene;

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Schön wär's!)

aber wenn das geschehen soll, dann muss man Schienenbauten ermöglichen. Dazu bekenne ich mich in aller Form.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

Die zweite Kernbotschaft lautet: Schneller bauen bei mehr Bürgerbeteiligung. Ich weiß, dass viele dies für eine Quadratur des Kreises halten. Aber wir müssen uns

dieser Anstrengung stellen, damit wir solche Infrastrukturprojekte weiterhin durchführen können, damit wir weiter große Infrastrukturprojekte durchsetzen können. Wenn man die Beiträge heute Vormittag zusammennimmt, wird deutlich: Wir stimmen darin überein, dass dies nur mit einer besseren, frühzeitigeren Bürgerbeteiligung möglich ist, und zwar im Rahmen der bestehenden Regelungen, die in diesem Handbuch *expressis verbis* aufgeführt sind. Die Bürgerbeteiligung muss dem Verfahren gemäß den bestehenden gesetzlichen Regelungen vorgeschaltet werden.

Ich möchte noch einmal unterstreichen – auch da befinde ich mich im Einklang mit den Rednern der Opposition –, dass diese Beteiligung nicht erst dann stattfinden soll, wenn viele Dinge weitgehend festgeklopft sind, sondern schon sehr frühzeitig, wenn wir noch Spielräume haben, wenn die Pläne noch nicht fix und fertig sind.

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Entschuldigung, Herr Minister. Erlauben Sie eine Zwischenfrage der Kollegin Hagedorn?

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Gerne. Das gibt mir die Möglichkeit, meine Redezeit x-beliebig zu verlängern.

(Heiterkeit bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Nein, x-beliebig nicht. Frage und Antwort sollten kurz und präzise sein.

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Ja, aber dennoch erschöpfend.

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Bitte, Frau Hagedorn.

Bettina Hagedorn (SPD):

Herr Ramsauer, ich konnte der Presse entnehmen, dass Sie im Zusammenhang mit Ihrem *Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung* das Dialogforum, das in Schleswig-Holstein zur Hinterlandanbindung durch die feste Fehmarnbelt-Querung implantiert ist, als Beispiel lobend hervorgehoben haben. Dazu habe ich eine Frage.

Wir beschäftigen uns hier mit einem Antrag der SPD-Fraktion, –

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Darauf komme ich gleich noch zu sprechen.

Bettina Hagedorn (SPD):

– der explizit einen Dialog auf Augenhöhe vorsieht; das ist hier von vielen angesprochen worden.

Bettina Hagedorn

- (A) (Thomas Jarzombek [CDU/CSU]: Ist die Fragezeit auch x-beliebig?)

In Schleswig-Holstein steht dahinter aber ein dickes Fragezeichen; denn es wird nur über das Wie und nicht über das Ob dieses Großprojekts gesprochen. Das wäre aber nach Heiner Geißler Voraussetzung, um die Ernsthaftigkeit eines Dialogs zu dokumentieren.

Jüngst haben zwei sehr engagierte Vertreter der dortigen Bürgerinitiative unter berechtigtem Protest das Dialogforum verlassen, weil alle anderen Teilnehmer, insbesondere die Befürworter dieses Projektes, mit Unterlagen ausgestattet wurden, die den Gegnern nicht zur Verfügung gestellt worden sind. Würden Sie unter den Aspekten, die ich gerade geschildert habe, immer noch daran festhalten, dass das Dialogforum eine Vorbildfunktion für die von Ihnen gewünschte Bürgerbeteiligung hat?

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Vielen Dank für die Frage, liebe Frau Kollegin Hagedorn. Ich möchte die Frage nicht nur mit einem klaren Ja in Bezug auf die Vorbildfunktion beantworten, sondern eine ausführliche Antwort geben. Herr Präsident, ich merke an, wenn ich die Beantwortung beendet habe.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

- (B) Frau Hagedorn, Sie kommen mir mit Ihrem Beispiel gerade recht. Ich wäre sogar noch darauf zu sprechen gekommen. Die Frage hat im Grunde genommen zwei Aspekte: zum einen den, wie das mit dem Ob ist – die Ob-Philosophie –, zum anderen den, wie das konkret mit dem Planungsdialog in diesem Bereich ist.

Ich habe mich am 25. Juni letzten Jahres – das war ein Samstag –, ausführlich mit dieser Thematik auseinandergesetzt. Sie wissen das, ich hatte Sie persönlich eingeladen.

(Bettina Hagedorn [SPD]: Ich war nicht eingeladen!)

Das Infozentrum, das wir in Burg auf Fehmarn errichtet haben, lässt wirklich keine Frage offen; es ist vorbildlich. Ich habe an diesem Samstag alle Bürgermeister auf der Strecke von Lübeck bis Puttgarden auf eine Zugfahrt eingeladen. Wir sind in Lübeck gestartet und sind dann von Gemeinde zu Gemeinde gefahren. Ich war im Führerhaus und habe mir die Bürgermeister einzeln von Gemeindegebiet zu Gemeindegebiet ins Cockpit des Zuges geholt.

(Bettina Hagedorn [SPD]: Aber danach hatte ich nicht gefragt, Herr Ramsauer!)

– Ich antworte gerade auf Ihre Frage. – Ich habe den Präsidenten des Bauernverbands für diese Belange dabeigeht und habe mir von Bahnübergang zu Bahnübergang, von Gemeindegrenze zu Gemeindegrenze,

(Bettina Hagedorn [SPD]: Das habe ich nicht gefragt!)

von Schrebergartenkolonie zu Badestrand, von Badestrand zu Gewerbegebiet im Einzelnen erklären lassen, wo welche Probleme liegen. (C)

(Bettina Hagedorn [SPD]: Das ist keine Beantwortung meiner Frage!)

Damit beginnt zum Beispiel der Planungsdialog, der Bürgerdialog.

(Abg. Bettina Hagedorn [SPD] nimmt wieder Platz)

– Bitte bleiben Sie stehen, solange ich antworte.

(Bettina Hagedorn [SPD]: Ich stehe wieder auf, wenn Sie meine Frage beantworten!)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Herr Minister, in der Geschäftsordnung steht, dass Fragen und Bemerkungen genauso wie die Antworten kurz und präzise sein sollen. Ich bitte Sie, präzise zu antworten.

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Okay, dann mache ich es kürzer; ich respektiere das. Aber die Frage gibt viel her. Lob für die Kollegin Hagedorn!

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Dann müssen Sie das in Ihre Rede einbauen, nicht in die Antwort. (D)

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Ich werde dann in einer anderen Rede mehr über meine Erlebnisse bei dieser Zugfahrt reden.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Jetzt zu der Frage des Ob, Frau Kollegin Hagedorn. Wollen Sie in Bezug auf den Grundkonsens „von der Straße auf die Schiene“ ewig lang über das Ob diskutieren, darüber, ob wir bei der Fehmarnbelt-Querung nur eine Straße für den Güterverkehr haben wollen oder ob wir auch eine Anbindung durch einen zweigleisigen Eisenbahnausbau bewerkstelligen?

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Ich sage Ja zu einem Eisenbahnausbau.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Es ist doch kein faires Verfahren, wenn nur ein Teil die Unterlagen bekommt!)

Bei der A 1 muss noch ein kleines Stück verlängert werden. Ich bin demnächst wieder dort.

Jetzt bin ich mit der Antwort leider Gottes zu einem vorzeitigen Ende gekommen.

(Heiterkeit)

(A) **Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:**
Vielen Dank, Herr Minister.

Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Die dritte Kernbotschaft – eine alte Regel auch aus meiner kommunalpolitischen Erfahrung vor Jahrzehnten – ist: Wir müssen alle Betroffenen zu Beteiligten machen. Der Grundsatz des Beteiligens Betroffener wurde in der Vergangenheit eigentlich immer so verstanden, dass nur diejenigen zu Wort kommen, die als Betroffene *gegen* etwas sind. Ich möchte erreichen – das ist in dem Handbuch, in diesen Empfehlungen ausgeführt –, dass sich von den Betroffenen auch diejenigen zu Wort melden und ermuntert werden, sich als Betroffene und Staatsbürger einzumischen, die *für* etwas sind.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Die Lautesten in unserem Land sind zwar laut; aber sie repräsentieren in der Regel nicht die Mehrheit der Bevölkerung. Deswegen müssen sich diejenigen, die dafür sind – das ist in der Regel die Mehrheit –, einmal trauen. Sie dürfen sich nicht darauf verlassen, wie es in unserer politischen Kultur leider Gottes eingerissen ist, dass die Politik es schon richten wird. Wir haben viele Aufgaben wahrzunehmen und den Kopf hinzuhalten. Aber wir können dies umso besser tun, je mehr auch positiv Betroffene und diejenigen, die für etwas sind, mit viel Zivilcourage etwas sagen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

(B) Eines muss allerdings auch klar sein: Die passgerechte Form eines solchen Bürgerdialogs kann man nicht, wie die SPD dies in ihrem Antrag tut, für alle möglichen Anwendungsfälle gesetzlich normieren und in ein Zwangskorsett gießen; man muss das je nach Einzelfall passgenau machen. Was beim Brenner-Zulauf im Süden unserer Republik auf diese oder jene Art geeignet ist, muss für den Zulauf zur Fehmarnbelt-Querung, im Rheintal oder beim Bau einer neuen Lande- bzw. Startbahn nicht unbedingt passen. Das Ganze ist quasi ein Werkzeugkasten, aus dem sich Betroffene, Beteiligte, Projektprüfer und Vorhabenträger bedienen können; aber im Einzelfall muss individuell entschieden werden.

Ziel ist, dass wir die Bürger, und zwar alle, besser erreichen. Warum sage ich „alle besser erreichen“? Weil wir aus Stuttgart 21 gelernt haben. Es sind zwar zig Wahlen darüber hinweggegangen – mehrere Kommunalwahlen, Landtagswahlen, Bundestagswahlen, Wahlen, bei denen immer das Projekt Stuttgart 21 durchgekaut worden ist; es gab formale Beteiligungsprozesse –, aber als es dann losging, wollte niemand mehr etwas gewusst haben, so als sei dies ein Meisterstück der Zusammenarbeit mit dem deutschen Geheimdienst gewesen. Von ihm erfahren wir oft mehr. Deswegen haben wir gelernt: Die kognitive Barriere muss überwunden werden, sodass alle Bürger mit den entsprechenden Informationen erreicht werden. Gott sei Dank können wir dies mit den heutigen Kommunikationsmöglichkeiten wesentlich besser tun. Die Pläne können effektiver ausgelegt werden und vieles mehr.

(C) Ich möchte aber auch auf die Grenzen des Machbaren hinweisen. Ein solcher Bürgerdialog darf nicht die Illusion wecken, dass alle Erwartungen umgesetzt werden können; denn wir müssen natürlich die Mechanismen, die wir haben, die heutigen formalen Bewilligungsprozesse durchlaufen. Warum? Weil diese Verfahren den Bürgern umgekehrt wieder Rechte, nämlich Prozess- und Klagerechte, verleihen, und die will ich nicht einschränken. Sie verlängern das Ganze zwar; aber ich möchte solche Rechte nicht einschränken. Wir haben zum Teil nur noch eine Instanz und eine Berufung bei Nichtzulassung. Diese Rechte können durch noch so viel Bürgerbeteiligung nicht verwässert werden; aber wir können solche Genehmigungsprozesse deutlich konfliktärmer, wenn auch nicht ganz konfliktfrei gestalten.

Ferner muss klar sein: Wenn man am Ende zu Ergebnissen gekommen ist, dann müssen diese Ergebnisse auch verbindlich sein.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Was ich soeben gesagt habe, Frau Kollegin Leidig, das waren wortwörtlich – Frau Kollegin Leidig, hören Sie mir bitte zu! Ich rede gerade über Ihre Rede.

(Sören Bartol [SPD]: Das ist unverschämt!)

Wenn ich jetzt eine Frage stellen dürfte, würde ich fragen: Können Sie sich noch an Ihre Rede erinnern?

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Ja! Sehr gut!)

Sie haben gesagt: Ergebnisse müssen verbindlich sein. Da kann ich nur zustimmen. Allerdings müssen die Ergebnisse auch dann verbindlich sein, wenn sie Ihnen nicht in den Kram passen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

(D) Das war ja bei Stuttgart 21 interessant. Da kam es zu einem Mediationsverfahren und dann noch zu einem Volksentscheid. Der Volksentscheid hat ein demokratisch nicht überbietbares Ergebnis gebracht. Dieses Ergebnis ist angegriffen worden, weil es vielen Leuten Ihrer Couleur nicht in den Kram gepasst hat. Nein, Ergebnisse müssen schlicht und einfach akzeptiert werden.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Es ging um den Anfang und nicht um das Ende einer verfahrenen Geschichte!)

Da dankenswerterweise viel von dem Handbuch zur Bürgerbeteiligung die Rede war, sage ich: Man will mehr Bürgerbeteiligung. Deswegen soll es nicht ohne Bürgerbeteiligung zustande kommen. Wir geben die Möglichkeit, sich bis Mai – das ist die Frist – auf allen möglichen Kommunikationswegen daran zu beteiligen. Ich lade auch Sie dazu ein.

Noch ein Wort zu dem Antrag der SPD:

(Bettina Hagedorn [SPD]: Das ist der Tagesordnungspunkt! Das ist das eigentliche Thema!)

Dieser Antrag ist gekennzeichnet durch einen regelrechten Drang nach zusätzlicher Regulierung.

(Beifall des Abg. Patrick Schnieder [CDU/CSU])

Bundesminister Dr. Peter Ramsauer

- (A) Daran kann uns allen nicht gelegen sein. Ich lese hier von einem Anspruch auf einen „Bürgeranwalt mit entsprechendem Etat“ – oje, oje! –, über umfassende Verpflichtungen für die öffentlichen Planungsträger und den Nachweis entsprechender Bürgerbeteiligung. Das reicht bis zu Volksentscheiden über die Bedarfspläne für Bundesverkehrswege.

(Beifall bei der SPD)

Lieber Dirk Fischer, ich greife deinen Vorschlag auf – das ist ein toller Vorschlag –: Wir sollten den Ländern, in denen es einen SPD-Verkehrsminister gibt – inzwischen gibt es wieder einige in den Ländern –, entsprechende Projektstudien vorschlagen. Ich weiß, was passieren würde, wenn das ernst gemeint wäre: In der nächsten Länderverkehrsministerkonferenz kämen die SPD-Landesverkehrsministerkollegen alle einzeln zu mir und würden mich fragen, ob ich an dieser Stelle nicht mit einer Weisung einschreiten könne, damit so etwas unterbleibt.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Was? Sie wollen doch den Bundestag nicht anweisen?)

Lassen Sie uns das Ziel, Bürger mit ihrem Wissen wesentlich besser in unsere Planungsprozesse einzubinden, doch miteinander weiter verfolgen, damit Deutschland weiterhin nicht nur das Land der Ideen ist, worauf wir stolz sind und wofür wir bewundert werden, sondern auch das Land des Ausführens und Verwirklichens bleibt; denn auch das gehört zu unserer Identität. Wir wollen unsere Ideen umsetzen – mit viel Bürgerbeteiligung und auf möglichst kurzem Wege.

(B)

Danke schön.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Das Wort hat jetzt der Kollege Sören Bartol von der SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD – Zuruf von der SPD:
Jetzt kommt eine strukturierte Rede!)

Sören Bartol (SPD):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Minister Ramsauer, ich muss ganz ehrlich sagen: Wer Ihre Rede gehört hat,

(Patrick Schnieder [CDU/CSU]: Ist begeistert!)

hat festgestellt, dass es Ihnen schwerfällt, den Unterschied zwischen Bundesverkehrswegeplanung und Investitionsrahmenplan zu erklären. Angesichts dessen sollten Sie vielleicht etwas charmanter mit dem Parlament umgehen.

(Beifall bei der SPD sowie des Abg. Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] – Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Hallo! Weil du das nicht verstanden hast, brauchst du den Minister nicht zu beleidigen! Das ist ja unglaublich!)

Bürgerbeteiligung ist der Schlüssel für eine moderne Infrastrukturpolitik. Sie ist auch der Schlüssel, wenn wir Konflikte, wie wir sie bei Stuttgart 21 erlebt haben, künftig abmildern oder – das wäre am besten – vermeiden wollen. Ich freue mich deshalb, dass nun auch Sie, Herr Minister, ein Jahr nach Stuttgart 21, die Bürgerbeteiligung für sich entdeckt haben. Wenn Ihnen Bürgerbeteiligung allerdings so wichtig ist, wie Sie behaupten, dann frage ich mich: Warum praktizieren Sie sie denn nicht? Ihr Ministerium arbeitet seit zwei Jahren unter sorgfältigem Ausschluss jeglicher Öffentlichkeit an einem neuen Bundesverkehrswegeplan. In Berlin hat die Ihnen unterstellte Deutsche Flugsicherung die neuen Flugrouten buchstäblich über die Köpfe der Menschen hinweg festgelegt.

(Patrick Döring [FDP]: Quatsch!)

Als das Umweltbundesamt ein Gutachten zur Lärmbelastung der Anwohner veröffentlichen wollte, hatte Ihr Staatssekretär nichts Eiligeres zu tun, als genau dies verhindern zu wollen. Ist das die von Ihnen versprochene neue Transparenz und Beteiligungskultur? Beim Feldversuch mit Lang-Lkw umgehen Sie sogar die gewählten Volksvertreter im Deutschen Bundestag.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)

Sie wollen nicht einmal uns gewählte Volksvertreter an Ihrer Politik beteiligen.

(Dr. Tobias Lindner [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Scheinbeteiligung!)

Als es um die Bürgerbeteiligung und den Volksentscheid bei Stuttgart 21 ging, waren Sie völlig abgetaucht, Herr Minister. Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen von der Koalition, mögen Volksentscheide nicht ganz geheuer sein.

(Patrick Döring [FDP]: Doch! Doch!)

Was für die einen ein Mehr an Demokratie ist, bedeutet für andere, wie wir diese Woche von einem Kollegen aus dem Deutschen Bundestag erfahren durften, die „Tyrannei der Masse“.

(Oliver Luksic [FDP]: Falsch verstanden!)

Die SPD hat sich massiv für einen Volksentscheid zu Stuttgart 21 eingesetzt. Das Volk ist verantwortungsvoll mit dieser Entscheidung umgegangen. Daher lautet mein Appell: Lassen Sie uns gemeinsam Volksentscheide auf Bundesebene einführen! Damit stärken wir unsere repräsentative Demokratie.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der
LINKEN)

Wir haben unsere Vorschläge für eine bessere Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bereits im Herbst letzten Jahres vorgelegt und breit mit Verbänden, Bürgerinitiativen und gesellschaftlichen Gruppen darüber diskutiert. Ein halbes Jahr später hören wir vom Bundesverkehrsminister, dass auch er die Bürgerinnen und Bürger künftig beteiligen will. Wie wenig ernst es die Bun-

(C)

(D)

Sören Bartol

- (A) desregierung mit der Bürgerbeteiligung meint, zeigt ein Gesetzentwurf, den das Bundeskabinett verabschiedet hat, wohl auch mit Ihrer Zustimmung, Herr Ramsauer. Das Gesetz hört auf den wohlklingenden Namen „Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren“. Bereits vor einem Jahr wurde uns dasselbe Gesetz unter dem weniger schönen Namen „Planungsvereinheitlichungsgesetz“ präsentiert. Dieses wurde schnell zurückgezogen, als klar wurde, dass es darin um den Abbau von Bürgerrechten geht, etwa um die Abschaffung des obligatorischen Erörterungstermins beim Planfeststellungsverfahren. Nun wird also ein neuer Versuch unter neuem Namen unternommen.

Tatsächlich soll in das Verwaltungsverfahrensgesetz ein neuer Absatz zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eingefügt werden. Liest man sich diesen durch, wird klar: Es wird überhaupt keine Öffentlichkeitsbeteiligung verpflichtend eingeführt. Vielmehr soll die zuständige Behörde künftig darauf hinwirken, dass der Antragsteller „die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet“. So steht es im Gesetzentwurf. Lieber Herr Minister, „wirkt darauf hin, dass ...“, vielleicht hätten Sie einmal darauf hinwirken sollen, dass Öffentlichkeitsbeteiligung hier verbindlich vorgeschrieben wird. Ich glaube, dann wären Ihre Worte hier im Plenum etwas glaubwürdiger gewesen.

(Beifall bei der SPD sowie des Abg. Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

- (B) Stattdessen stellt es nun die Bundesregierung in das Belieben von Behörden und Planungsträgern, ob sie die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig informieren und einbeziehen. Das ist Bürgerbeteiligung nach Gutsherrenart. Wenn es mir passt, beteilige ich, wenn nicht, dann lasse ich es sein. Das Gesetz, so wie es jetzt vorliegt, ist Etikettenschwindel. Es verdient seinen Namen nicht. Herr Minister Ramsauer, sorgen Sie dafür, dass dieser Gesetzentwurf, so wie er jetzt auf dem Tisch liegt, zurückgezogen wird! Es geht nicht darum, die Bürger nach Stimmungslage und Wohlgefallen zu beteiligen. Auch ist die Bürgerbeteiligung kein Mittel, um nachträglich Akzeptanz für Entscheidungen zu beschaffen, die vorher unter Ausschluss der Öffentlichkeit getroffen worden sind.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Es geht vielmehr darum, unser Planungsrecht grundlegend zu demokratisieren, beginnend bei der Bundesverkehrswegeplanung bis hin zu einer frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit, wenn die Trassen neuer Verkehrswege festgelegt werden. Wir Sozialdemokraten und Sozialdemokratinnen wollen einen Konsens für eine moderne, nachhaltige Infrastruktur. Wir bieten Ihnen hier ausdrücklich Zusammenarbeit an. Aber es gibt eine Bedingung: Sie, Herr Minister, müssen es künftig mit der Bürgerbeteiligung ernst meinen und dürfen hier keine Placebogetze zur Bürgerbeteiligung vorlegen, die niemandem helfen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD sowie des Abg. Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] – Bettina Hagedorn [SPD]: Und auch keine Handbücher!) (C)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Für die FDP-Fraktion hat jetzt das Wort der Kollege Patrick Döring.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Patrick Döring (FDP):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst sage ich für die Koalition: Wir freuen uns, dass auch die Sozialdemokraten das Thema Bürgerbeteiligung entdeckt haben.

(Sören Bartol [SPD]: Du hast bei meiner Rede nicht zugehört, oder? – Weitere Zurufe von der SPD: Oh! Oh!)

Sie haben gegen das Netzausbaubeschleunigungsgesetz gestimmt, in dem es darum ging, umfangreiche, frühzeitige Bürgerbeteiligung bei der Planung unserer Energienetze einzuführen. Sie waren dagegen, wir waren dafür.

Die Rede der Kollegin Leidig hat deutlich gemacht, dass Bürgerentscheide von manchen hier ganz offensichtlich immer nur dann akzeptiert werden, wenn die Mehrheit das tut, was die Linke will. Das war bei Stuttgart 21 anders. Wir freuen uns ausdrücklich darüber, dass es eine Mehrheit für das Projekt, das so lange umstritten war, gab. (D)

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Der Kollege Bartol hat viel Richtiges gesagt. Auch der Antrag der Sozialdemokraten enthält viel Richtiges. Nur: Er unterschätzt und verschweigt, dass sich das deutsche Planungsrecht, das deutsche Verwaltungsrecht und die deutschen Regelungen zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei Investitionen nicht nur auf öffentliche Investitionen beziehen, sondern dass sich die gesamte Rechtssetzung der Bundesrepublik Deutschland – das macht es ja auch so schwer; deshalb haben Sie keinen Gesetzentwurf, sondern einen Entschließungsantrag vorgelegt – auch auf private Investitionen bezieht. Deshalb ist es klug und richtig, dass der Entwurf des Bundesinnenministers nicht vorsieht, dass jeder Antragsteller – jeder, der seine Fabrik erweitern, sein Wohngebäude erweitern oder seine wirtschaftliche Betätigung verändern will – die Öffentlichkeit genauso beteiligen muss wie die Bundesrepublik Deutschland oder die öffentliche Hand. Das, liebe Kolleginnen und Kollegen, macht es nämlich so schwer. Das ist der Unterschied im Rechtsstaat und in einer Kultur des Eigentums.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Man darf nicht den Fehler machen, zu glauben: Wenn man verbindliche Bürgerbeteiligung ins Gesetz schreibt, dann wird automatisch alles besser. Denn die Antragsteller, die investieren wollen – 90 Prozent der Investitionen in Deutschland sind private Investitionen –, können wir als Gesetzgeber jedenfalls nicht so leicht in Verfahrens-

Patrick Döring

- (A) schritte zwingen, wie wir sie uns vornehmen; das zeigt das Handbuch der Bundesregierung. Wir wollen mehr Bürgerbeteiligung bei öffentlichen Infrastrukturinvestitionen. Aber man darf öffentliche Infrastrukturinvestitionen nicht genauso behandeln wie private Investitionen.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Ja! Das ist doch der Sinn des Antrags!)

Deshalb haben wir das Handbuch vorgelegt, liebe Kolleginnen und Kollegen. Das ist der Unterschied. Diesen Unterschied muss man auch bei der Gesetzgebung machen. Das ist nicht trivial.

Frau Hagedorn hat in ihrer Frage an den Herrn Bundesminister interessanterweise gesagt: Wir wollen eine Beteiligung im Hinblick auf das Ob, den Bedarf.

(Bettina Hagedorn [SPD]: Ja! Das gehört doch auch dazu!)

– Das gehört unbedingt dazu, geschätzte Frau Kollegin. – Sie haben in Ihrer Frage nur verschwiegen, dass bei dem Projekt, auf das sich Ihre Frage bezog, nämlich die Fehmarnbelt-Querung, längst über das Ob entschieden ist. Es gibt dazu nämlich einen völkerrechtlich bindenden Vertrag zwischen dem Königreich Dänemark und der Bundesrepublik Deutschland. Er trägt die Unterschrift von Wolfgang Tiefensee, in Klammern: SPD.

(Beifall bei Abgeordneten der FDP und der CDU/CSU – Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Hört! Hört! – Oliver Luksic [FDP]: Aha! Interessant!)

- (B) Den Eindruck zu erwecken, nachdem ein solcher völkerrechtlicher Vertrag von einem sozialdemokratischen Verkehrsminister unterzeichnet worden ist

(Oliver Luksic [FDP]: Ohne Bürgerbeteiligung! Das wurde im Hinterzimmer ausgekungelt!)

– ohne jegliche Bürgerbeteiligung –, könne noch eine Diskussion über das Ob und die Sinnhaftigkeit dieses Projektes stattfinden, ist verlogen,

(Bettina Hagedorn [SPD]: Es gibt aber einen Art. 22, Herr Kollege!)

denn in Wahrheit kann das deutsche Volk darüber nicht mehr entscheiden, geschätzte Frau Kollegin. Das wissen Sie.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Oliver Luksic [FDP]: Alles im Hinterzimmer ausgekungelt! Null Bürgerbeteiligung!)

Der Punkt, der mich in dieser Debatte und im Papier der Sozialdemokraten am meisten beschwert, findet sich unter Ziffer 2. Es geht um die Frage, inwieweit und inwiefern wir die Bevölkerung an der Planung der Bedarfe beteiligen können.

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Herr Kollege Döring, Frau Hagedorn würde Ihnen gerne eine Zwischenfrage stellen.

Patrick Döring (FDP):

Ja, unbedingt; gerne.

(C)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Bitte.

Bettina Hagedorn (SPD):

Herr Kollege Döring, da nicht jeder so gut in dem Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark drinsteckt wie ganz offensichtlich Sie und ich, würde ich Sie bitten, dem Plenum und der Öffentlichkeit zu erläutern, dass dieser Staatsvertrag einen Art. 22 enthält, der übrigens auf Initiative der damaligen Bundesregierung – von Kanzlerin Merkel, Herrn Steinbrück und Herrn Tiefensee an der Spitze – verhandelt und aufgenommen wurde, auch die dänische Regierung hat ihn unterschrieben. Dieser Art. 22 sieht vor, dass man sich dann, wenn sich maßgebliche Rahmenbedingungen, die bei Aushandlung des Vertrages – das war im Jahr 2008 – Bestand hatten, ändern – dabei geht es insbesondere um finanzielle Aspekte –, erneut an einen Tisch setzt, über die veränderten Rahmenbedingungen redet und möglicherweise sogar von einer Ausstiegsoption Gebrauch macht.

Würden Sie mir zustimmen, dass sich seit 2008 nicht nur durch die Pleite von Lehman Brothers und durch die Finanz- und Wirtschaftskrise einige finanzielle Rahmenbedingungen bei großen Infrastrukturprojekten geändert haben? Würden Sie mir weiterhin zustimmen, dass Dänemark gar keine Brücke mehr bauen will, sondern einen Tunnel? Würden Sie mir auch zustimmen, dass der Bundesrechnungshof eine gewaltige Erhöhung, mindestens eine Verdopplung, der Kosten solide prognostiziert hat?

(D)

Herr Kollege Döring, man muss hier ehrlicherweise auch sagen: Der Art. 22 des deutsch-dänischen Staatsvertrages gilt, und die dänische Regierung hat ihn unterschrieben.

Patrick Döring (FDP):

Frau Kollegin Hagedorn, das ist korrekt dargestellt. In der Tat gibt es eine Öffnungsklausel, die Möglichkeiten für neue Verhandlungen eröffnet. Diese Verhandlungen sind aber zurzeit aus Sicht der Bundesrepublik Deutschland überhaupt nicht in vertretbarer Weise anzustrengen; denn das Königreich Dänemark hat entschieden, die kompletten Gesamtkosten dieses Bauwerks zu tragen.

(Florian Toncar [FDP]: Aha!)

Wer sind dann wir als Vertragspartner, Gespräche darüber zu führen und dem dänischen Parlament und der dänischen Regierung auszureden, diese Infrastrukturmaßnahme komplett zu bezahlen, trotz der zu Recht angesprochenen vorhandenen Risiken? Ich glaube, das wäre nicht redlich. Die Bundesrepublik Deutschland wäre dann kein guter Vertragspartner, und darauf kommt es mir an.

Der Vertrag gilt, und über das Ob wird keine Bürgerbefragung dieser Welt noch entscheiden können. Das muss man den Menschen dann auch sagen. Ich bin sehr

Patrick Döring

- (A) für eine Bürgerbeteiligung hinsichtlich der Frage, wie wir die notwendige Schieneninfrastruktur realisieren. Die Realisierung der Fehmarnbelt-Querung ist aber durch völkerrechtlich bindenden Vertrag erst einmal in Stein gemeißelt. Das hat Ihr sozialdemokratischer Verkehrsminister zu verantworten, geschätzte Kollegin, und darauf, das klarzustellen, kam es mir an.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, unter der Ziffer 2 Ihres Antrages wird der Eindruck erweckt, dass der Bedarf an öffentlicher Infrastruktur – Straße, Schiene, Wasserstraße – in Deutschland quasi durch eine anonyme, weit abgekoppelte Behörde Bundesverkehrsministerium oder auch durch den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zustande kommt. Das ist in Wahrheit eine völlig verzerrte Darstellung, genauso wie der so populäre Begriff Wunsch-dir-was-Liste, den der Kollege Hofreiter hier verwendet hat.

Wer wünscht sich eigentlich was von wem? Es ist ja nicht so, dass der Bund durch die Gegend läuft und sagt: Wir haben rasend viel Geld, nun teilt uns doch endlich mit, wo wir das verbauen können! – In Wahrheit wünschen sich die Menschen, die in Orten wohnen, die mehr als 20 000 oder 30 000 Pkw und Lkw pro Tag ertragen müssen, eine andere Infrastruktur. Die Menschen, die an Schienentrassen wohnen, auf denen viele Güterzüge fahren – erfreulicherweise aufgrund der guten Konjunktur –, wünschen sich mehr Lärmschutz. Die Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen, die jeden Morgen auf dem Weg zur Arbeit und am Abend auf dem Weg in den Feierabend im Stau stehen, wünschen sich eine neue Infrastruktur.

(B)

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Es geht nicht um Staus!)

Deshalb ist es gelebte Bürgerbeteiligung, dass wir diese Wünsche in einem Bundesverkehrswegeplan abbilden. Hier haben wir vielleicht ein unterschiedliches Verständnis, aber das ist kluge Infrastrukturplanung, weil sie sich an der Realität orientiert.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Dass das nicht an der Realität orientiert ist, wissen wir alle!)

Dass man nicht alle Wünsche erfüllen kann, liegt in der Natur der Sache. Die Opposition hat immer unendlich viel Geld, und wir müssen verantwortungsbewusst mit den Mitteln umgehen, die wir haben. Das Zerrbild, dass die Wünsche nicht aus der Mitte der Bevölkerung von der betroffenen Bevölkerung, sondern von einer supraplanenden Behörde oder Bahn ausgehen, die nichts anderes zu tun hat, als sinnlose Infrastruktur zu planen, lasse ich nicht zu und will ich hier nicht durchgehen lassen. Das ist eine Verzerrung dessen, wie wir die Infrastruktur in Deutschland planen, nämlich orientiert an den Sorgen und Nöten der Menschen in Deutschland, die an Straßen, Schienen und Wasserstraßen leben.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

(C) Ich will auch zu dem interessanten Aspekt der Flugrouten kommen, der ja insbesondere diese Stadt, in der wir hier arbeiten dürfen, bewegt hat. Durch das Fluglärmgesetz der Großen Koalition wurde die permanente öffentliche Beteiligung über die Fluglärmkommission gesetzlich verankert. Das war gut so. Wir als Opposition haben das damals unterstützt, und das hat hier auch Anwendung gefunden.

Es gehört aber zur politischen Willensbildung und zur seriösen politischen Debatte dazu, dass man auch sagt: Bei der Realisierung von Anflug- und Abflugrouten an einem Flughafen müssen zwar auch die Lärmauswirkungen berücksichtigt werden – das ist überhaupt gar keine Frage –, aber die Flugrouten müssen zuallererst, zumindest nach den Gesetzen in Deutschland und in aller Welt, unter dem Aspekt der Sicherheit des An- und Abfluges geplant werden.

(Beifall bei Abgeordneten der FDP und der CDU/CSU)

Das geht eben vor. So leid es mir für die Bürgerinnen und Bürger tut, die von Lärm betroffen sind: Die Sicherheit von Lande- und Startvorgängen an einem neuen Großflughafen ist nicht verhandelbar. Manchmal geht sie den berechtigten Lärmschutzinteressen der Bürgerinnen und Bürger auch vor.

Das ist auch politische Realität, die man dann auch kommunizieren muss. Ich stelle fest, dass der Regierende Bürgermeister von Berlin und der Ministerpräsident von Brandenburg – in Klammern: beide SPD – in der vierten Amtszeit sind. Ganz offensichtlich hat es ihnen nicht geschadet, dass sie zu dem Flughafen gestanden haben, meine sehr verehrten Damen und Herren.

(D)

(Beifall bei Abgeordneten der FDP und der CDU/CSU)

Abschließend ist festzustellen, dass dies ein Positionspapier der Sozialdemokraten ist, das weitestgehend das aufnimmt, was wir in Gesetzen realisieren, das aber leider an manchen Punkten das Kind mit dem Bade ausschüttet und das – das ist eigentlich das Tragischste – so gar nicht zu der Realität passt, die die Sozialdemokraten in den Ländern zeigen, in denen sie regieren. Denn Sie haben in Rheinland-Pfalz, in Nordrhein-Westfalen und in Baden-Württemberg Koalitionsverträge unterschrieben, in denen steht, dass Sie gar keine Infrastruktur mehr realisieren wollen. Das ist natürlich der einfachste Konsens: indem man sich schlicht verweigert. Das ist aber nicht die Politik, die wir machen wollen. Wir wollen mit dem Bürger klug planen und bauen. Das ist der Unterschied.

Vielen Dank, geschätzte Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Zu einer Kurzintervention erteile ich das Wort der Kollegin Sabine Leidig von der Fraktion Die Linke.

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Das muss aber nicht sein!)

(A) **Sabine Leidig** (DIE LINKE):

Verehrter Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Es ist sowohl von Herrn Minister Ramsauer als auch von Ihnen, Herr Döring, gerade der Eindruck erweckt worden, es hätte eine Volksabstimmung über das Projekt Stuttgart 21 gegeben. Das ist aber nicht der Fall. Vielmehr hat es eine Volksabstimmung in einer Phase des Projektes gegeben, in der schon alles das schlecht gelaufen ist, was wir hier zu Recht auf die Tagesordnung gesetzt haben. Bei der Abstimmung, die in Baden-Württemberg stattgefunden hat, ging es um die Frage, ob das Land als einer der Projektträger aus diesem Projekt aussteigen soll. Diese Volksabstimmung war mit einer groß angelegten Kampagne verbunden, bei der überall Plakate zu sehen waren, auf denen stand: 1,2 Milliarden Euro Ausstiegskosten.

Heute kann man sagen, das war die große Ausstiegskostenlüge, die von den Projektbetreibern flächendeckend verbreitet worden ist und die den Bürgerinnen und Bürgern suggeriert hat, dass das Land 1,2 Milliarden Euro zu zahlen hätte, wenn der Bahnhof nicht gebaut würde.

Ich möchte an dieser Stelle auch erwähnen, dass der Vorstandsvorsitzende von Daimler, Herr Zetsche, auf die Frage, warum Daimler gemeinsam mit den Arbeitgeberverbänden so viel Geld in diese Kampagne investiert, ob denn ein Vorteil für sie durch Stuttgart 21 entstände, sagte: Nein, er könne keinen Vorteil nennen. Es gehe grundsätzlich um die Frage, ob ein Teil der Öffentlichkeit der Industrie vorschreiben könne, was sie zu machen habe.

(B) Ich glaube, das ist an dieser Stelle eine wichtige Ergänzung.

(Beifall bei der LINKEN – Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Das hätten Sie sich glatt sparen können!)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Herr Kollege Döring zur Erwiderung.

Patrick Döring (FDP):

Geschätzte Frau Kollegin Leidig, Sie wissen, dass ich mich mit diesem Projekt auch in anderer Funktion sehr intensiv befasse. Deshalb will ich nicht auf alle Vorhaltungen eingehen.

Sind Sie bereit, mir dahin gehend zu folgen, dass seit 1994, als das erste Mal über dieses Projekt diskutiert wurde, in Ermangelung des Instruments des Bürgerentscheids sowohl in Baden-Württemberg als auch im Bund dennoch zahlreiche demokratische Wahlen stattgefunden haben zum Gemeindeparlament, zum Landtag und zum Deutschen Bundestag, in denen jedes Mal dieses Projekt Teil des Wahlkampfes zumindest in der Region Stuttgart war und in denen jedes Mal dennoch Vertreterinnen und Vertreter von Union und FDP mit großer Mehrheit gewählt wurden?

Sind Sie bereit, zu akzeptieren, dass, wenn man keinen Volksentscheid macht, wenigstens demokratische Wahlen, die diejenigen als Gewinner hervorbringen, die

für das Projekt sind, ein gewisser Indikator dafür sind, wie die Mehrheit der Bevölkerung tickt? (C)

Wir haben bisher kaum ein transparenteres Planungsverfahren als bei Stuttgart 21. Über Stuttgart 21 ist mehr als 50-mal im Stuttgarter Gemeindeparlament und mehr als 30-mal im Stuttgarter Landtag diskutiert worden. Es sind mehr als 3 000 Bürgereinwendungen positiv abgeräumt worden, berücksichtigt worden bei der Planung.

(Stephan Kühn [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Schöner Versprecher!)

Dann gab es ein Problem. Das will ich Ihnen zugestehen. Zwischen dem Zeitpunkt der Planfeststellung und dem Zeitpunkt des Baubeginns ist zu viel Zeit verstrichen, in der die Diskussion und die Aufklärung der Bevölkerung erlahmte. Das hat die neue Bürgerentscheidsdebatte bzw. Schlichtungsdebatte dann wieder geheilt. Aber den Eindruck zu erwecken, es sei geheimdienstlich gearbeitet worden, ist in Anbetracht der ausführlichsten parlamentarischen Beratung im Gemeindeparlament, im Landtag und auch in diesem Hause schlicht die Unwahrheit. Es gehört zur Wahrheit dazu: Die Parlamente und die gewählten Vertreter haben sich mit diesem Projekt mehr beschäftigt als mit so gut wie jedem anderen in Deutschland.

Mit Verlaub: Bei aller Sympathie für Bürgerentscheidungen und Bürgerbeteiligung, auch die repräsentative Demokratie hat eine Aufgabe. Diese hat sie an dieser Stelle besonders ausführlich und sorgfältig wahrgenommen. Auch das gehört zur Wahrheit dazu.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

(D)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Für die Fraktion Die Linke hat jetzt der Kollege Herbert Behrens das Wort.

(Beifall bei der LINKEN)

Herbert Behrens (DIE LINKE):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Eine Vorbemerkung zu Ihnen, Herr Minister Ramsauer. Sie spielen unberechtigterweise die Planer gegen die Bürger aus, wenn Sie sagen: Die Planer machen ihre Arbeit gut und vernünftig. Es ist ungerechtfertigt, die Entscheidungen der Planer anzugreifen. – Die Planer machen ihre Arbeit im Rahmen ihrer Möglichkeiten,

(Georg Schirmbeck [CDU/CSU]: Nein, im Rahmen der Gesetze!)

im Rahmen von Gesetzen und Vorschriften. In diesen Vorschriften kommt Bürgerbeteiligung nicht ausreichend vor. Darum sind die Planer ab dem Zeitpunkt, wenn sie mit ihrer Planung fertig sind, vor die Situation gestellt, dass sie wesentliche Teile offenbar nicht berücksichtigen konnten und durften. Insofern ist das eine ungerechtfertigte Gegenüberstellung von Bürgern und Planern.

(Beifall bei der LINKEN)

Woche für Woche gehen immer noch Menschen auf die Straße, sowohl hier in Berlin als auch in Frankfurt

Herbert Behrens

- (A) und München, wenn es darum geht, Flughafenerweiterungen zu kritisieren und mehr Lärmschutz und auch Alternativen einzufordern. Da haben sich Engagierte zusammengesetzt. Sie haben sich gefunden und nicht aufgegeben, obwohl ihnen alle Offiziellen sagen: Geht nach Hause, das Ding ist gelaufen. – Diese engagierten Menschen sagen aber: Wir sind die Bürger. Wir sind der Souverän. Deshalb soll unsere Position einbezogen werden in das, was noch folgt.

Wir halten diese Position für richtig und für außerordentlich wichtig. Eines zeigt sich dabei: Diese Diskussion und diese Demonstrationen haben dazu geführt, dass wir uns heute mit dieser Frage hier im Bundestag beschäftigen. Das finde ich gut. Das ist meine Überzeugung.

(Beifall bei der LINKEN)

Aber viele Menschen wenden sich inzwischen ab. Sie melden sich eben nicht mehr zu Wort, weil sie immer zu hören bekommen: Es ist schön und gut, wenn ihr euch kümmert, aber das Verfahren ist abgeschlossen. Insofern gibt es keine Chance mehr, etwas zu verändern. – Die Linke sagt: Wir brauchen mehr Bürgerengagement in der Gesellschaft. Wir brauchen mehr Bürgerbeteiligung bei der Planung von Verkehrsprojekten. Das ist eine Frage von Demokratie und nicht nur in Bezug auf einzelne Fragen wichtig.

- (B) Was soll die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger leisten? Hier wurde darüber diskutiert: Soll sie das Schmiermittel sein, damit Verkehrsprojekte schneller umgesetzt werden, oder soll sie grundsätzlich zu besseren, zu fundierteren Entscheidungen führen?

In ihrem Antrag bemüht sich die SPD-Fraktion darum, sich dieser Frage zu nähern, aber sie beantwortet diese Frage nicht. Es soll ein neuer gesellschaftlicher Konsens für moderne Infrastruktur geschaffen werden. Das ist ein vernünftiger Ansatz. Aber ein Punkt, der mir wichtig ist: Dieser Konsens soll in der Begleitung von Verfahren hergestellt werden. Die Diskussion, die wir gerade eben geführt haben, macht deutlich: Es ist falsch, die Beteiligung von Bürgern erst in Begleitung von Verfahren einzuführen. Dann ist möglicherweise ein Gesamtprojekt schon schief eingestiegen und kann überhaupt nicht mehr gerade werden. Darum ist Bürgerbeteiligung ganz woanders anzusetzen. Auch das steht in Ihrem Antrag, aber ich finde, dieser Satz gehört an den Anfang Ihres Antrages. Bürgerbeteiligung heißt, sich zunächst damit zu befassen, ob es überhaupt einen Bedarf für ein bestimmtes Projekt gibt. An dieser entscheidenden Stelle kann sich Bürgerbeteiligung entwickeln.

(Beifall bei der LINKEN – Hans-Joachim Hacker [SPD]: Das steht doch im Antrag drin!)

– Richtig. Auf Seite 2 unter „ferner liefern“.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Auf neun Seiten!)

Ich will es an einer zentralen Stelle Ihres Antrages haben, damit ich einen Anspruch darauf habe, das zu for-

- dem. Aber Sie müssen all das, was folgt, diesem Grundsatz unterordnen. Insofern ist es wichtig, dass man die Prämisse an den Beginn setzt und dann die daraus abgeleiteten Folgen auflistet. (C)

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Sie haben nicht gut gelesen!)

Ein gutes Verfahren schützt nicht davor, dass ein Projekt vor die Wand fährt. Ein Beispiel dafür haben wir in Berlin bei dem Mediationsverfahren „Bäume am Landwehrkanal“ gesehen. Seit Ende 2007 findet in Berlin in dieser Frage das größte Mediationsverfahren statt. 25 Vertreterinnen und Vertreter von Behörden und Verbänden und die Bürgerinnen und Bürger sind daran beteiligt. Am vergangenen Wochenende war in der Presse zu lesen, dass plötzlich ohne Absprache mit den Beteiligten 100 Bäume abgehackt werden sollen. Das war überhaupt nicht vorgesehen. Die Bürgerinitiativen sind entsetzt darüber, dass all das, was vorher besprochen worden ist, auf einmal überhaupt nicht mehr gelten soll.

Uns ist es wichtig, dass Bürgerbeteiligungsverfahren insbesondere auf solche Situationen vorbereitet werden. Das heißt, sie sollen darauf vorbereitet werden, was man machen kann, wenn Absprachen, wenn gemeinsam gefundene Kompromisse nicht umgesetzt werden, wenn man an einer bestimmten Stelle vor die Wand läuft. Wir als Linke sind dafür, am Beginn eines Verfahrens öffentlich und breit zu diskutieren, ob ein Umbau, ein Ausbau oder ein Neubau eines Verkehrsprojektes überhaupt notwendig ist. Wenn dieser Bedarf festgestellt wird, dann tritt man in das Beteiligungsverfahren mit Bürgerinnen und Bürgern ein. (D)

Die vielen Proteste von Bürgerinnen und Bürgern in Stuttgart, in München und auch hier in Berlin sind nicht nur Protestaktionen gegen Fehlplanungen. Ich finde, sie sind auch Proteste gegen die wirtschaftlich Mächtigen, die die Politik auf ihre Seite ziehen.

(Beifall bei der LINKEN)

Sie sind eine Aufforderung an die Politik, in der Verkehrspolitik umzudenken und die Zukunft anders zu planen. Diese Aufforderung nehmen wir gerne an.

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat jetzt der Kollege Stephan Kühn das Wort.

Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ehrliche Bürgerbeteiligung, soll sie nicht der reinen Akzeptanzbeschaffung dienen, setzt eine ehrliche und offene Prüfung von Alternativen voraus; denn der Erfolgsfaktor für Bürgerbeteiligung heißt Ergebnisoffenheit. Liest man in dem besagten Handbuch, gewinnt man schnell den Eindruck, dass es darum geht, Kritiker klein-zukriegeln oder, wie es der Kollege Döring ausgedrückt hat, Kritiker und Bedenken einfach abzuräumen.

Stephan Kühn

- (A) Dialog auf Augenhöhe heißt übrigens auch, Planfeststellungsverfahren oder Anhörungen nicht mitten in den Schulferien stattfinden zu lassen, wie es in Deutschland leider gelebte Praxis ist. Darüber hinaus heißt es, dass wir gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern eine verständliche Sprache finden. Statt „Lichtsignalanlage“ kann man zum Beispiel „Ampel“ sagen. Würde man dem folgen, würde das bedeuten, dass man sich an vielen Stellen vom Planer-Deutsch trennen müsste. Des Weiteren heißt das, dass wir in solchen Verfahren freien Zugang zu allen Unterlagen bekommen, beispielsweise zu Verkehrsprognosen. Die Bürgerinnen und Bürger wollen hinterfragen, sie wollen tatsächlich prüfen, ob die unterstellten Annahmen mit der Realität etwas zu tun haben.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die entsprechenden Unterlagen werden ihnen aber meistens nicht zur Verfügung gestellt.

Im „Handbuch Bürgerbeteiligung“, das uns hier vorgelegt wurde, wird suggeriert, eine bessere Bürgerbeteiligung sei ohne eine weitere gesetzliche Änderungen auf Basis des geltenden Rechts möglich. Das funktioniert nicht. Ich will es Ihnen am Beispiel Flughafenplanung und Flugroutenplanung deutlich machen. Dort geht es nicht ohne gesetzliche Änderungen, will man eine tatsächliche Verbesserung beim Lärmschutz für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner erreichen. Ohne eine Verbesserung des Lärmschutzes wird man in der Bevölkerung keine Akzeptanz mehr für Großprojekte erhalten.

- (B) Wie ist die Situation? Raumordnungsverfahren, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Planfeststellungsverfahren zum Ausbau und Neubau von Flughafeninfrastruktur finden lange vor Festlegung der Flugrouten statt, sodass die Bewältigung des Lärmkonflikts gar nicht stattfinden kann. Das Raumordnungsverfahren, das letztlich über die Standortwahl entscheidet, sieht überhaupt keine Bürgerbeteiligung vor. Wie das Verfahren beim Hauptstadtflughafen zeigt, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht garantiert gewesen, dass tatsächlich alle betroffenen Gemeinden und alle Bürgerinnen und Bürger beteiligt wurden, die später von den Flugrouten betroffen sind. Eine direkte Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger am Verfahren zur Festlegung von Flugrouten ist nach dem Luftverkehrsgesetz wiederum gar nicht vorgesehen. Daran ändern auch die Beratungen der Flugroutenvorschläge in Lärmschutzkommissionen nichts. Dort haben die Bürgerinnen und Bürger keine Möglichkeiten, direkt Einfluss zu nehmen und Einspruch zu erheben.

Für den Ablauf des Planfeststellungsverfahrens zum Erlass von Flugrouten existieren im Übrigen gar keine gesetzlichen Grundlagen, weder im Luftverkehrsgesetz noch in der Luftverkehrs-Ordnung. Die Bundesregierung – wir haben das Thema zuletzt im Ausschuss behandelt – hat nicht erkennen lassen, dass sie hier Handlungsbedarf sieht. Das finde ich völlig inakzeptabel. Wo bleibt die angekündigte Transparenz für die Bürgerinnen und Bürger?

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

- (C) In einem Planfeststellungsverfahren – das besagt die Theorie – sollen alle Probleme und Konflikte bewältigt werden. Dadurch, dass die Flugrouten aber davon getrennt in einem anderen, späteren Verfahren festgelegt werden, ist eine wirkliche Bewältigung des Lärmkonfliktes nicht möglich. Daher sollte die Planung der Hauptflugverfahren in das Planfeststellungsverfahren integriert oder ein entsprechendes separates Beteiligungsverfahren, also mit wirklichen Mitwirkungsmöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger, aufgelegt werden. Sonst werden weiter zuerst die Flughafenkapazitäten festgelegt und erst danach die Flugrouten, sodass der Lärm dann nur noch verteilt statt reduziert werden kann.

Wir brauchen also nicht nur die freiwillige, sondern auch mehr verbindliche Bürgerbeteiligung bei der Flughafen- und Flugroutenplanung. Wir brauchen die verbindliche Einführung von Mediationsverfahren im Vorfeld zu den formellen Genehmigungsverfahren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das bedeutet aber auch, dass sich beispielsweise die schwarz-gelbe Landesregierung in Hessen an die Ergebnisse eines solchen Mediationsverfahrens zu halten hat.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Kollege.

Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

- (D) Ich komme zum Schluss und ende damit, dass auch die Zusammensetzung der Fluglärmkommissionen zugunsten einer stärkeren Beteiligung der Betroffenen verändert werden muss. In Leipzig beispielsweise werden nicht einmal die Tagesordnungen und Protokolle der Sitzungen veröffentlicht. Ich finde, das ist ein Skandal.

Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit. Herzlichen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD und der LINKEN)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Der Kollege Patrick Schnieder hat jetzt das Wort für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Patrick Schnieder (CDU/CSU):

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir sind uns, jedenfalls in der großen Mehrheit, einig, dass eine leistungsfähige Infrastruktur für die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Deutschland und die Zukunft unseres Wohlstandes von entscheidender Bedeutung ist.

Wir sind uns auch einig – das betrifft den Großteil des Antrags der Sozialdemokraten –, dass wir bei den Verfahren, die wir praktizieren, um Infrastruktur neu schaffen und ausbauen zu können, in dem einen oder anderen Fall nachbessern müssen. Deshalb hat sich diese Koalition auf die Fahne geschrieben, die Verfahren zu verbes-

Patrick Schnieder

- (A) sern und mehr und bessere Bürgerbeteiligung bei den Planungsverfahren zu erreichen.

Diese Koalition ist auf einem guten und richtigen Weg, weil sie das nicht nur beschreibt, sondern auch umsetzt. Deshalb bin ich sowohl dem Bundesinnenminister als auch dem Bundesverkehrsminister, Herrn Dr. Ramsauer, sehr dankbar, dass diese beiden Initiativen, nämlich der Gesetzentwurf zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren sowie das Handbuch Bürgerbeteiligung, jetzt vorliegen.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Wo liegen die Probleme? Meiner Ansicht nach ist das Kernproblem die überlange Verfahrensdauer von der Geburt einer Idee und dem Beginn eines Projektes bis hin zur Umsetzung. Oft sind diejenigen, die über ein Projekt entschieden haben, am Ende gar nicht mehr im Amt und sehen nicht, was aus ihrem Projekt geworden ist. Oftmals sind es am Ende auch andere, die dann tatsächlich von dieser Infrastruktur profitieren oder auch Einschränkungen hinzunehmen haben.

Deshalb müssen wir an erster Stelle bei der überlangen Verfahrensdauer ansetzen und uns mit der Frage befassen, wie wir zu strafferen und effizienteren Verfahren kommen.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Das ist richtig!
Das steht im Antrag!)

- (B) Der zweite Punkt in diesem Zusammenhang ist, dass die Bürger im Planfeststellungsverfahren bisher in einem sehr komplizierten Verfahren nur formal beteiligt werden. Es sind vor allem diejenigen eingebunden, die mit einer entsprechenden Maßnahme beschwert sind oder ihren Protest dagegen äußern.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Völlig richtig!)

Deshalb finde ich es richtig, sehr geehrter Herr Minister, dass Sie darauf hingewiesen haben, dass wir auch diejenigen, die für die Infrastruktur eintreten, im Vorfeld solcher Maßnahmen beteiligen wollen. Das hat zudem den Vorteil, dass der Zeitablauf diejenigen, die betroffen sind oder die Planänderungen im Laufe eines solchen Verfahrens zu gewärtigen haben, nicht überholt.

(Beifall des Abg. Hans-Joachim Hacker [SPD])

Deshalb glaube ich, dass wir an vier verschiedenen Stellen einhaken müssen.

Das Erste ist: Wir brauchen ein Bekenntnis zu neuer Infrastruktur in Deutschland, und zwar für alle Verkehrsträger.

(Beifall des Abg. Andreas G. Lämmel [CDU/CSU])

Das ist nicht trivial. Das ist vielleicht trivial für eine Seite des Hauses, aber das ist leider nicht mehr bei allen Verkehrsträgern Konsens. Der Kollege Döring hat darauf hingewiesen, dass einige Landesregierungen zum Beispiel keinen Straßenbau mehr wollen. Dazu zählen Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-

Westfalen; die Beispiele sind genannt worden. Deshalb muss das erste Bekenntnis lauten: Wir stehen zu einer leistungsfähigen und zukunftsfähigen Infrastruktur in Deutschland. (C)

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD –
Hans-Joachim Hacker [SPD]: Genau!)

Zweiter Punkt: Wir brauchen eine frühere Öffentlichkeitsbeteiligung.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Auch wichtig!)

Wir wollen unterschiedliche Meinungen am Anfang des Verfahrens diskutieren. Wir wollen nicht nur die Bedenken, sondern auch die Befürworter an den Tisch bringen, ihnen die Möglichkeit zur Mitsprache bieten und das, was dort an Gutem geäußert wird, in die Planungsphase mit einbeziehen.

Wir brauchen drittens mehr Informationen, eine verbesserte Kommunikation und mehr Transparenz in den Verfahren. Auch das ergibt sich zum Teil aus der Komplexität und der langen Verfahrensdauer. Deshalb bin ich dankbar, dass in dem E-Government-Gesetz vorgesehen ist, dass wir die Möglichkeiten des Internets nutzen.

Viertens brauchen wir effizientere Planungsverfahren. Ich habe hier mehrfach wahrgenommen, dass Mediationsverfahren als die Erfüllung aller Wünsche und als die Lösung aller Probleme dargestellt wurden.

(Stephan Kühn [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das hat niemand gesagt!)

Ich wäre dankbar, wenn Sie sich an Ihren eigenen Ansprüchen messen lassen würden. Mir sind durchaus Projekte bekannt, zu denen Mediationsverfahren durchgeführt worden sind. Dort wird ein Mediationsverfahren an das nächste gehängt, um die Dinge zu verzögern und somit das Projekt nicht umsetzen zu müssen. (D)

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Welche sind das denn?)

– Das ist zum Beispiel die B 10 in der Pfalz. Dort sind die Mediationsverfahren längst durchgeführt worden, und nun könnte man langsam an das Baurecht denken. Dort werden aber neue Mediationsverfahren eingeleitet, um die Projekte zu verzögern und nicht umsetzen zu müssen.

Deshalb ist ein sehr wichtiger Punkt, dass wir Verfahren entbürokratisieren.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Sehr gut!)

– Ja, aber genau das Gegenteil machen Sie mit Ihrem Antrag. Sie blähen Verfahren durch die Forderungen, die hier vorgetragen worden sind, auf, und dies führt dazu, dass sie länger dauern. Damit wird das konterkariert, was man mit einer früheren Bürgerbeteiligung erreichen kann.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Ihre Rede ist nicht schlüssig!)

Ein ganz wesentlicher Bereich ist das Umweltrecht, das wir dringend optimieren müssen. Ein problematischer Punkt ist sicherlich das Verbandsklagerecht. Ich

Patrick Schnieder

- (A) sage frank und frei, dass ich kein Freund des Verbandsklagerechts bin. Durch die aktuelle EuGH-Entscheidung zum Kohlekraftwerk Lünen ist das Klagerecht für Umweltverbände stark ausgeweitet worden. Das wird für die Umsetzung von Infrastrukturprojekten kontraproduktiv sein und zusätzliche Erschwernisse in diesem Bereich bringen. Deshalb müssen wir uns intensiv Gedanken darüber machen, wie wir insbesondere im Bereich des Umweltrechts, aber auch beim Verbandsklagerecht eher zu einer Einschränkung als zu einer Erweiterung dieser ausufernden Beteiligungsrechte kommen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Lassen Sie mich einen letzten Punkt ansprechen; ich meine die schnellere Umsetzung. Wir müssen in Deutschland dazu kommen, dass wir das Projekt dann, wenn Baurecht vorliegt, auch tatsächlich umsetzen. Es kann nicht sein, dass Projekte fertig sind und Baurecht vorliegt, es aber noch Jahre dauert, bis diese umgesetzt werden.

Auch die Finanzierung muss gesichert sein. Wir brauchen zusätzliches Geld für die Verkehrsinfrastruktur. Auch in diese Richtung hat der Verkehrsminister einen ersten wichtigen Schritt durch die zusätzliche Milliarde Euro, die in die Verkehrsinfrastruktur fließt, unternommen. Wir haben allerdings auch andere Möglichkeiten, die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Zum Beispiel könnten wir das Instrument der ÖPP-Projekte stärker nutzen. Die Erfahrungen mit der ersten Staffel der A-Modelle sind schließlich positiv, vor allem was die Beschleunigung und Umsetzung von Projekten angeht. Wir müssen auch weiterhin die Potenziale nutzen, die in diesem Bereich liegen.

- (B) Ohne zukunftsweisende Verkehrsprojekte werden wir die wachsenden Mobilitätsanforderungen in Deutschland nicht in den Griff bekommen. Die Vorbereitungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan laufen. Dabei ist die Beteiligung der Öffentlichkeit als fester Bestandteil vorgesehen, sowohl als Information als auch als Konsultation im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Strategischen Umweltprüfung. So können Bürger dort zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans selbst Stellung nehmen. Das wird dann auch in die Beratungen und Entscheidungen einfließen.

Diese Koalition steht für eine leistungsfähige Infrastruktur und deren Ausbau. Sie steht für ein Mehr an Öffentlichkeitsbeteiligung und Transparenz. Sie steht auch für straffere Verfahren und für zügige Umsetzung. Ich darf festhalten, dass wir nicht nur reden, sondern auch handeln und dass wir uns auf einem guten Weg befinden.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Für die SPD-Fraktion hat der Kollege Hans-Joachim Hacker jetzt das Wort.

(Beifall bei der SPD)

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Vielen Dank. – Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Am Ende der Debatte kann man nicht viel

- Neues sagen. Ich will deswegen auf ein paar Gedanken meiner Vorredner eingehen. (C)

Herr Schnieder, ich hatte vorhin das Gefühl, fast die Angst, Sie hätten mit meinem Büro korrespondiert und Teile meiner Rede übernommen; denn in weiten Bereichen, muss ich sagen, haben Sie das angesprochen, was auch in unserem Antrag steht.

(Patrick Schnieder [CDU/CSU]: Ja! Danke für das Lob dieser Regierungskoalition!)

Insofern bin ich sehr optimistisch, dass wir hier heute eine große Zustimmung bekommen.

Ihre zentrale Botschaft „Deutschland braucht eine leistungsfähige Infrastruktur, um auch künftig als moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort wirtschaftlich erfolgreich zu sein“, ist der Aufschlag unseres Antrags. Da sind wir uns völlig einig.

Natürlich geht es uns darum, dass wir nicht, wie in der Vergangenheit, über das Wie diskutieren, sondern tatsächlich über das Ob. Dazu haben wir eine konkrete Ansage, nicht nur auf der Seite 2 unseres Antrags, Herr Behrens; wir fordern im Bereich der Netz- und Bedarfsplanung für Bundesverkehrswege und Energieleitungen ganz konkret, „den Bedarf für Infrastrukturprojekte transparent und unter Mitwirkung der Öffentlichkeit zu ermitteln“.

- Wir haben heute den Fall, dass mehr Projekte in den Regionen gefordert werden, zum Beispiel Ortsumgehungen; wir haben aber auch den Fall, dass Bürgerinnen und Bürger in den Gemeinden und auch Kommunalpolitiker ein bestimmtes Projekt nicht wollen, das vor 15 Jahren einmal geplant wurde. (D)

Praktisches Beispiel: die Ortsumgehung Bad Doberan in Mecklenburg-Vorpommern. Dort gibt es eine Bürgerinitiative gegen die Ortsumgehung.

(Gero Storjohann [CDU/CSU]: Wir waren mit dem Petitionsausschuss da!)

Dort wird wahrscheinlich nicht mehr gebaut, Herr Minister; denn Sie werden sich, wie ich Sie kenne, ja nicht gegen das Volk stellen. Dieses Projekt werden wir im nächsten Bundesverkehrswegeplan bestimmt nicht wiederfinden, weil sich das Land Mecklenburg-Vorpommern mittlerweile klar dagegen erklärt hat.

Ich hätte eigentlich erwartet, dass Sie unseren Antrag würdigen, Herr Minister. Sie haben in der Substanz an unserem Antrag nichts auszusetzen gehabt.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Sie haben aber ein Stück weit den Eindruck erweckt, als würden wir die Rechtsweggarantie infrage stellen. Das ist dem Antrag nicht im Ansatz zu entnehmen. Natürlich ist auch für die Sozialdemokratie ganz klar: Wir werden die Konflikte bei Infrastrukturvorhaben nicht allein durch Mediation klären können, aber Mediation ist ein Weg, um den Konflikt vorzeitig aufzunehmen und vielleicht gütlich zu lösen. Der Rechtsweg – das ist grundgesetzlich verankert – kann gar nicht beschränkt werden.

Hans-Joachim Hacker

- (A) Wenn wir uns hier heute über diesen Antrag unterhalten, geschieht dies auch deshalb, weil die SPD die Partei ist, die immer auf einen breiten gesellschaftlichen Konsens gesetzt hat. Willy Brandt hat das Wort geprägt: Mehr Demokratie wagen. – Dieser Grundgedanke zieht sich durch unseren Antrag. Wir wollen mehr Bürgerdemokratie erreichen.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Es sind hier in der Diskussion von den Kollegen vor mir, auch aus der Koalition, Fehler der Vergangenheit genannt worden: späte Einbeziehung der Bürger, Diskussion nicht über das Ob, sondern erst über das Wie, lange Planungszeiträume. Ich denke, dass es auch neue Formen der Information der Bürger geben muss. Die viel zitierten 40 Aktenordner sind nicht der Weg, um Bürger mit einzubeziehen und aufzuklären.

(Patrick Schnieder [CDU/CSU]: Aber die Welt ist kompliziert!)

Seien wir doch einmal ehrlich: Wir würden selber Schwierigkeiten haben, in einem Erörterungstermin alle Unterlagen objektiv zu bewerten. Wir brauchen neue Formen der Information. Die Bundesregierung – wir haben das Thema zuletzt im Ausschuss behandelt – hat nicht erkennen lassen, dass sie hier Handlungsbedarf sieht. Das finde ich völlig inakzeptabel. Wo bleibt die angekündigte Transparenz für die Bürgerinnen und Bürger?

- (B) (Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

In einem Planfeststellungsverfahren – das besagt die Theorie – sollen alle Probleme und Konflikte bewältigt werden. Dadurch, dass die Flugrouten aber davon getrennt in einem anderen, späteren Verfahren festgelegt werden, ist eine wirkliche Bewältigung des Lärmkonfliktes nicht möglich. Daher sollte die Planung der Hauptflugverfahren in das Planfeststellungsverfahren integriert oder ein entsprechendes separates Beteiligungsverfahren, also mit wirklichen Mitwirkungsmöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger, aufgelegt werden. Sonst werden weiter zuerst die Flughafenkapazitäten festgelegt und erst danach die Flugrouten, sodass der Lärm dann nur noch verteilt statt reduziert werden kann.

Wir brauchen also nicht nur die freiwillige, sondern auch mehr verbindliche Bürgerbeteiligung bei der Flughafen- und Flugroutenplanung. Wir brauchen die verbindliche Einführung von Mediationsverfahren im Vorfeld zu den formellen Genehmigungsverfahren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das bedeutet aber auch, dass sich beispielsweise die schwarz-gelbe Landesregierung in Hessen an die Ergebnisse eines solchen Mediationsverfahrens zu halten hat.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:
Herr Kollege.

Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): (C)

Ich komme zum Schluss und ende damit, dass auch die Zusammensetzung der Fluglärmkommissionen zugunsten einer stärkeren Beteiligung der Betroffenen verändert werden muss. In Leipzig beispielsweise werden nicht einmal die Tagesordnungen und Protokolle der Sitzungen veröffentlicht. Ich finde, das ist ein Skandal.

Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit. Herzlichen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD und der LINKEN)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Der Kollege Patrick Schnieder hat jetzt das Wort für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Patrick Schnieder (CDU/CSU):

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir sind uns, jedenfalls in der großen Mehrheit, einig, dass eine leistungsfähige Infrastruktur für die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Deutschland und die Zukunft unseres Wohlstandes von entscheidender Bedeutung ist.

Wir sind uns auch einig – das betrifft den Großteil des Antrags der Sozialdemokraten –, dass wir bei den Verfahren, die wir praktizieren, um Infrastruktur neu schaffen und ausbauen zu können, in dem einen oder anderen Fall nachbessern müssen. Deshalb hat sich diese Koalition auf die Fahne geschrieben, die Verfahren zu verbessern und mehr und bessere Bürgerbeteiligung bei den Planungsverfahren zu erreichen. (D)

Diese Koalition ist auf einem guten und richtigen Weg, weil sie das nicht nur beschreibt, sondern auch umsetzt. Deshalb bin ich sowohl dem Bundesinnenminister als auch dem Bundesverkehrsminister, Herrn Dr. Ramsauer, sehr dankbar, dass diese beiden Initiativen, nämlich der Gesetzentwurf zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren sowie das Handbuch Bürgerbeteiligung, jetzt vorliegen.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Wo liegen die Probleme? Meiner Ansicht nach ist das Kernproblem die überlange Verfahrensdauer von der Geburt einer Idee und dem Beginn eines Projektes bis hin zur Umsetzung. Oft sind diejenigen, die über ein Projekt entschieden haben, am Ende gar nicht mehr im Amt und sehen nicht, was aus ihrem Projekt geworden ist. Oftmals sind es am Ende auch andere, die dann tatsächlich von dieser Infrastruktur profitieren oder auch Einschränkungen hinzunehmen haben.

Deshalb müssen wir an erster Stelle bei der überlangen Verfahrensdauer ansetzen und uns mit der Frage befassen, wie wir zu strafferen und effizienteren Verfahren kommen.

Patrick Schnieder

(A) (Hans-Joachim Hacker [SPD]: Das ist richtig!
Das steht im Antrag!)

Der zweite Punkt in diesem Zusammenhang ist, dass die Bürger im Planfeststellungsverfahren bisher in einem sehr komplizierten Verfahren nur formal beteiligt werden. Es sind vor allem diejenigen eingebunden, die mit einer entsprechenden Maßnahme beschwert sind oder ihren Protest dagegen äußern.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Völlig richtig!)

Deshalb finde ich es richtig, sehr geehrter Herr Minister, dass Sie darauf hingewiesen haben, dass wir auch diejenigen, die für die Infrastruktur eintreten, im Vorfeld solcher Maßnahmen beteiligen wollen. Das hat zudem den Vorteil, dass der Zeitablauf diejenigen, die betroffen sind oder die Planänderungen im Laufe eines solchen Verfahrens zu gewärtigen haben, nicht überholt.

(Beifall des Abg. Hans-Joachim Hacker [SPD])

Deshalb glaube ich, dass wir an vier verschiedenen Stellen einhaken müssen.

Das Erste ist: Wir brauchen ein Bekenntnis zu neuer Infrastruktur in Deutschland, und zwar für alle Verkehrsträger.

(Beifall des Abg. Andreas G. Lämmel [CDU/CSU])

(B) Das ist nicht trivial. Das ist vielleicht trivial für eine Seite des Hauses, aber das ist leider nicht mehr bei allen Verkehrsträgern Konsens. Der Kollege Döring hat darauf hingewiesen, dass einige Landesregierungen zum Beispiel keinen Straßenbau mehr wollen. Dazu zählen Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen; die Beispiele sind genannt worden. Deshalb muss das erste Bekenntnis lauten: Wir stehen zu einer leistungsfähigen und zukunftsfähigen Infrastruktur in Deutschland.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD – Hans-Joachim Hacker [SPD]: Genau!)

Zweiter Punkt: Wir brauchen eine frühere Öffentlichkeitsbeteiligung.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Auch wichtig!)

Wir wollen unterschiedliche Meinungen am Anfang des Verfahrens diskutieren. Wir wollen nicht nur die Bedenkenträger, sondern auch die Befürworter an den Tisch bringen, ihnen die Möglichkeit zur Mitsprache bieten und das, was dort an Gutem geäußert wird, in die Planungsphase mit einbeziehen.

Wir brauchen drittens mehr Informationen, eine verbesserte Kommunikation und mehr Transparenz in den Verfahren. Auch das ergibt sich zum Teil aus der Komplexität und der langen Verfahrensdauer. Deshalb bin ich dankbar, dass in dem E-Government-Gesetz vorgesehen ist, dass wir die Möglichkeiten des Internets nutzen.

Viertens brauchen wir effizientere Planungsverfahren. Ich habe hier mehrfach wahrgenommen, dass Media-

tionsverfahren als die Erfüllung aller Wünsche und als die Lösung aller Probleme dargestellt wurden. (C)

(Stephan Kühn [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das hat niemand gesagt!)

Ich wäre dankbar, wenn Sie sich an Ihren eigenen Ansprüchen messen lassen würden. Mir sind durchaus Projekte bekannt, zu denen Mediationsverfahren durchgeführt worden sind. Dort wird ein Mediationsverfahren an das nächste gehängt, um die Dinge zu verzögern und somit das Projekt nicht umsetzen zu müssen.

(Herbert Behrens [DIE LINKE]: Welche sind das denn?)

– Das ist zum Beispiel die B 10 in der Pfalz. Dort sind die Mediationsverfahren längst durchgeführt worden, und nun könnte man langsam an das Baurecht denken. Dort werden aber neue Mediationsverfahren eingeleitet, um die Projekte zu verzögern und nicht umsetzen zu müssen.

Deshalb ist ein sehr wichtiger Punkt, dass wir Verfahren entbürokratisieren.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Sehr gut!)

– Ja, aber genau das Gegenteil machen Sie mit Ihrem Antrag. Sie blähen Verfahren durch die Forderungen, die hier vorgetragen worden sind, auf, und dies führt dazu, dass sie länger dauern. Damit wird das konterkariert, was man mit einer früheren Bürgerbeteiligung erreichen kann.

(Hans-Joachim Hacker [SPD]: Ihre Rede ist nicht schlüssig!) (D)

Ein ganz wesentlicher Bereich ist das Umweltrecht, das wir dringend optimieren müssen. Ein problematischer Punkt ist sicherlich das Verbandsklagerecht. Ich sage frank und frei, dass ich kein Freund des Verbandsklagerechts bin. Durch die aktuelle EuGH-Entscheidung zum Kohlekraftwerk Lünen ist das Klagerecht für Umweltverbände stark ausgeweitet worden. Das wird für die Umsetzung von Infrastrukturprojekten kontraproduktiv sein und zusätzliche Erschwernisse in diesem Bereich bringen. Deshalb müssen wir uns intensiv Gedanken darüber machen, wie wir insbesondere im Bereich des Umweltrechts, aber auch beim Verbandsklagerecht eher zu einer Einschränkung als zu einer Erweiterung dieser ausufernden Beteiligungsrechte kommen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Lassen Sie mich einen letzten Punkt ansprechen; ich meine die schnellere Umsetzung. Wir müssen in Deutschland dazu kommen, dass wir das Projekt dann, wenn Baurecht vorliegt, auch tatsächlich umsetzen. Es kann nicht sein, dass Projekte fertig sind und Baurecht vorliegt, es aber noch Jahre dauert, bis diese umgesetzt werden.

Auch die Finanzierung muss gesichert sein. Wir brauchen zusätzliches Geld für die Verkehrsinfrastruktur. Auch in diese Richtung hat der Verkehrsminister einen ersten wichtigen Schritt durch die zusätzliche Milliarde Euro, die in die Verkehrsinfrastruktur fließt, unternommen. Wir

Patrick Schnieder

- (A) haben allerdings auch andere Möglichkeiten, die Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Zum Beispiel könnten wir das Instrument der ÖPP-Projekte stärker nutzen. Die Erfahrungen mit der ersten Staffel der A-Modelle sind schließlich positiv, vor allem was die Beschleunigung und Umsetzung von Projekten angeht. Wir müssen auch weiterhin die Potenziale nutzen, die in diesem Bereich liegen.

Ohne zukunftsweisende Verkehrsprojekte werden wir die wachsenden Mobilitätsanforderungen in Deutschland nicht in den Griff bekommen. Die Vorbereitungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan laufen. Dabei ist die Beteiligung der Öffentlichkeit als fester Bestandteil vorgesehen, sowohl als Information als auch als Konsultation im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Strategischen Umweltprüfung. So können Bürger dort zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans selbst Stellung nehmen. Das wird dann auch in die Beratungen und Entscheidungen einfließen.

Diese Koalition steht für eine leistungsfähige Infrastruktur und deren Ausbau. Sie steht für ein Mehr an Öffentlichkeitsbeteiligung und Transparenz. Sie steht auch für straffere Verfahren und für zügige Umsetzung. Ich darf festhalten, dass wir nicht nur reden, sondern auch handeln und dass wir uns auf einem guten Weg befinden.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Für die SPD-Fraktion hat der Kollege Hans-Joachim Hacker jetzt das Wort.

- (B) (Beifall bei der SPD)

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Vielen Dank. – Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Am Ende der Debatte kann man nicht viel Neues sagen. Ich will deswegen auf ein paar Gedanken meiner Vorredner eingehen.

Herr Schnieder, ich hatte vorhin das Gefühl, fast die Angst, Sie hätten mit meinem Büro korrespondiert und Teile meiner Rede übernommen; denn in weiten Bereichen, muss ich sagen, haben Sie das angesprochen, was auch in unserem Antrag steht.

(Patrick Schnieder [CDU/CSU]: Ja! Danke für das Lob dieser Regierungskoalition!)

Insofern bin ich sehr optimistisch, dass wir hier heute eine große Zustimmung bekommen.

Ihre zentrale Botschaft, „Deutschland braucht eine leistungsfähige Infrastruktur, um auch künftig als moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort wirtschaftlich erfolgreich zu sein“, ist der Aufschlag unseres Antrags. Da sind wir uns völlig einig.

Natürlich geht es uns darum, dass wir nicht, wie in der Vergangenheit, über das Wie diskutieren, sondern tatsächlich über das Ob. Dazu haben wir eine konkrete Ansage, nicht nur auf der Seite 2 unseres Antrags, Herr Behrens; wir fordern im Bereich der Netz- und Bedarfsplanung für Bundesverkehrswege und Energieleitungen ganz konkret, „den Bedarf für Infrastrukturprojekte

transparent und unter Mitwirkung der Öffentlichkeit zu ermitteln“.

Wir haben heute den Fall, dass mehr Projekte in den Regionen gefordert werden, zum Beispiel Ortsumgehungen; wir haben aber auch den Fall, dass Bürgerinnen und Bürger in den Gemeinden und auch Kommunalpolitiker ein bestimmtes Projekt nicht wollen, das vor 15 Jahren einmal geplant wurde.

Praktisches Beispiel: die Ortsumgehung Bad Doberan in Mecklenburg-Vorpommern. Dort gibt es eine Bürgerinitiative gegen die Ortsumgehung.

(Gero Storjohann [CDU/CSU]: Wir waren mit dem Petitionsausschuss da!)

Dort wird wahrscheinlich nicht mehr gebaut, Herr Minister; denn Sie werden sich, wie ich Sie kenne, ja nicht gegen das Volk stellen. Dieses Projekt werden wir im nächsten Bundesverkehrswegeplan bestimmt nicht wiederfinden, weil sich das Land Mecklenburg-Vorpommern mittlerweile klar dagegen erklärt hat.

Ich hätte eigentlich erwartet, dass Sie unseren Antrag würdigen, Herr Minister. Sie haben in der Substanz an unserem Antrag nichts auszusetzen gehabt.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Sie haben aber ein Stück weit den Eindruck erweckt, als würden wir die Rechtsweggarantie infrage stellen. Das ist dem Antrag nicht im Ansatz zu entnehmen. Natürlich ist auch für die Sozialdemokratie ganz klar: Wir werden die Konflikte bei Infrastrukturvorhaben nicht allein durch Mediation klären können, aber Mediation ist ein Weg, um den Konflikt vorzeitig aufzunehmen und vielleicht gütlich zu lösen. Der Rechtsweg – das ist grundgesetzlich verankert – kann gar nicht beschränkt werden.

Wenn wir uns hier heute über diesen Antrag unterhalten, geschieht dies auch deshalb, weil die SPD die Partei ist, die immer auf einen breiten gesellschaftlichen Konsens gesetzt hat. Willy Brandt hat das Wort geprägt: Mehr Demokratie wagen. – Dieser Grundgedanke zieht sich durch unseren Antrag. Wir wollen mehr Bürgerdemokratie erreichen.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Es sind hier in der Diskussion von den Kollegen vor mir, auch aus der Koalition, Fehler der Vergangenheit genannt worden: späte Einbeziehung der Bürger, Diskussion nicht über das Ob, sondern erst über das Wie, lange Planungszeiträume. Ich denke, dass es auch neue Formen der Information der Bürger geben muss. Die viel zitierten 40 Aktenordner sind nicht der Weg, um Bürger mit einzubeziehen und aufzuklären.

(Patrick Schnieder [CDU/CSU]: Aber die Welt ist kompliziert!)

Seien wir doch einmal ehrlich: Wir würden selber Schwierigkeiten haben, in einem Erörterungstermin alle Unterlagen objektiv zu bewerten. Wir brauchen neue Formen der Information.

(C)

(D)

Hans-Joachim Hacker

- (A) Für mich ist eine wichtige Schlussfolgerung aus der Diskussion der letzten Monate, die wir mit Planungsträgern und Bürgerinitiativen geführt haben, dass wir den offensichtlichen Widerspruch zwischen materieller Planung und Finanzrahmen beseitigen müssen. Dann kommen wir auch nicht in die Bredouille, in der sich Herr Ramsauer jetzt mit seinem Investitionsrahmenplan befindet. Sie schieben jetzt Projekte aus dem IRP 2006 bis 2010 bis in die Zeit nach 2015. Ich spreche insbesondere die Kollegen aus der CDU/CSU an, weil die in der Großen Koalition mit uns den alten IRP beraten und verabschiedet haben.

(Zuruf von der SPD: Weiße Salbe! – Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: D wie durchhängen! – Zuruf von der CDU/CSU)

– Natürlich, das ist doch Ihre Erfindung. – Sie haben eine wundersame Liste D erfunden, auf der Sie all die Projekte zusammengefasst haben, die bis 2015 nicht mehr realisiert werden. Sie schieben jetzt Projekte, deren Realisierung vor Ort für die Zeit bis 2010 verkündet worden ist, in die Zeit nach 2015, zum Beispiel den Autobahnzubringer Schwerin. Der soll nach 2015 kommen. Ihr Staatssekretär hat mir im vorigen Jahr gesagt, dass der Grünstempel, also der „gesehen“-Vermerk, im Januar kommen soll. Der ist heute noch nicht da. Sie schieben das auf die lange Bank. Das ist keine gute Planungspolitik, die Sie betreiben, Herr Minister.

(Beifall bei der SPD)

- (B) Deswegen kann man das, was Sie machen, nicht als besonders kreatives Regierungshandeln bezeichnen, Herr Minister.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich will hier nur noch das Stichwort „Flughafen- und Flugroutenplanungen“ nennen. Wir sehen das ganz genauso wie Bündnis 90/Die Grünen: Wir brauchen eine Veränderung bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten. Das ist wichtig.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Diese Dinge haben wir als Ergebnis der Diskussion mit Bürgerinitiativen und Planungsträgern in den Antrag geschrieben. Aus der CDU/CSU höre ich zu dem ganzen Thema gar nichts. Doch – Herr Geißler äußert sich dazu. Aber, liebe Kolleginnen und Kollegen von der Union, Herr Geißler ist ja nicht mehr Mitglied Ihrer Fraktion.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Kollege.

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Ich komme jetzt zum Schluss, Frau Präsidentin.

Bei der FDP gab es im vorigen Jahr Ankündigungen, aber danach folgte nichts, Herr Döring. Sie müssten mit Blick auf das Thema Bürgerbeteiligung am Sonntag eigentlich die Glocken läuten gehört haben.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Kollege.

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Kommen Sie mit Vorschlägen!

(Patrick Döring [FDP]: Unsere Fraktion hat seit mehr als einem Jahr ein Positionspapier! Sie sind zu spät!)

Unser Vorschlag liegt vor, Frau Präsidentin. Wir können einen neuen gesellschaftlichen Konsens für eine leistungsfähige Infrastruktur in Deutschland schaffen.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Kollege!

Hans-Joachim Hacker (SPD):

Dieser Prozess könnte den Namen „Willy Brandt 2.0“ tragen.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Ich schließe die Aussprache.

Interfraktionell wird Überweisung der Vorlage auf Drucksache 17/9156 an die Ausschüsse vorgeschlagen, die Sie in der Tagesordnung finden. – Damit sind Sie einverstanden. Dann ist das so beschlossen.

(D)

Ich rufe jetzt Tagesordnungspunkt 36 a bis d und f sowie Zusatzpunkt 3 auf:

- 36 a) Beratung des Antrags der Abgeordneten Katja Dörner, Ekin Deligöz, Kai Gehring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zusatzprotokoll der UN-Kinderrechtskonvention zur Individualbeschwerde schnellstmöglich ratifizieren

– Drucksache 17/8917 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (f)
Rechtsausschuss

Ausschuss für Menschenrechte und Humanitäre Hilfe

- b) Beratung des Antrags der Abgeordneten Swen Schulz (Spandau), Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Hans-Peter Bartels, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Kooperationen von Hochschulen und Unternehmen transparent gestalten

– Drucksache 17/9168 –

Überweisungsvorschlag:

Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung (f)

Innenausschuss

Rechtsausschuss

Ausschuss für Wirtschaft und Technologie