

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 Rechtsetzung 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 Aus handlung 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 Fluglärnkommision 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!)