

Feldwisch:

Großprojekte zwischen Protest und Akzeptanz – Anforderungen an die Ingenieure



Großprojekte zwischen Protest und Akzeptanz – Anforderungen an die Ingenieure

Dipl.-Ing. Wolfgang Feldwisch, Leiter Großprojekte DB Netz, Frankfurt, Deutschland

Stuttgart 21 ist mit dem Begriff des „Wutbürgers“ zum Synonym für eine weit verbreitete Protesthaltung der Bevölkerung gegen große Investitionsvorhaben – nicht nur der Deutschen Bahn – geworden. In der Wertschöpfungskette des Planens und Bauens können die Ingenieure aus den oftmals von Umfang und Komplexität der Planungen überforderten „Wutbürgern“ durch respektvolle und bürgernahe Information „Mutbürger“ machen. Parallel können Eigentümer, Vorhabenträger, Politik und Gesetzgebung ihre Beiträge leisten, Großprojekte im Konsens mit den Bürgern und der Gesellschaft zu entwickeln. Bei der Ableitung neuer Wege werden sie von einer Initiative der maßgeblichen deutschen Ingenieurverbände unterstützt.

Major projects between protest and acceptance – requirement on engineers: *The newly coined term “Wutbürger” – enraged citizens – has made Stuttgart 21 a synonym for widespread protest by the population against large-scale investment projects in general, not only the Deutsche Bahn project which triggered the expression. In the long sequence of planning and construction, however, engineers can turn enraged citizens, who are frequently overwhelmed by the scope and complexity of the planning procedures, into “Mutbürger”, or confident citizens, by treating them with respect and providing information the population can understand. This process can be facilitated if owners, responsible project parties, politicians and legislators provide corresponding support by planning large-scale projects in consensus with society and the citizens concerned. The development of this new approach is supported by an initiative by the major German engineering associations.*

Gut ausgebaute und vernetzte Verkehrswege dienen den Menschen, sind ein entscheidender Standortfaktor im globalen Wettbewerb und bilden das Rückgrat der Exportnation Deutschland. Mit ihrem Streckennetz von 34.000 km Länge und den Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsstrecken nimmt die Deutsche Bahn ihre gesellschaftliche und unternehmerische Betreiber-, Mobilitäts- und Logistikaufgabe für die Menschen und Güter in den Ballungszentren und Regionen wahr [1]. Täglich fahren 39.000 Personen- und Güterzüge, und 8,3 Mio. Reisende und Besucher benutzen die Bahnhöfe.

Der wachsenden zukünftigen Verkehrsnachfrage folgt der wettbewerbsfähige Aus- und Neubau des Streckennetzes. Dazu gehören seit dem Jahr 1991 rund 1.600 km Hochgeschwindigkeitsstrecken in Betrieb, unter anderem:

- Die Neubaustrecken (NBS) Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart mit einem Geschwindigkeitsprofil von 280 km/h.
- Die NBS Köln-Rhein/Main und Nürnberg-Ingolstadt mit 300 km/h.
- Die Ausbaustrecke (ABS) Hamburg-Berlin als erste bestehende Strecke mit einem Geschwindigkeitsprofil von 230 km/h.

Derzeit sind 1.900 km zukunftsorientierte Neu- und Ausbaustrecken im Bau [2], unter anderem:

- Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig.
- Die NBS/ABS Karlsruhe-Basel, die so genannte Rheintalbahn mit dem 9,4 km langen Katzenbergtunnel.
- Die Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm.

Ziel ist es, mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und für die Nutzer Zeit zu sparen. Auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans werden gegenwärtig 650 km Neu- und Ausbaustrecken geplant, unter anderem:

- Die Y-Spange (Hannover, Bremen, Hamburg).
- Der Anschluss der Fehmarnbeltquerung.
- Die ABS Emmerich-Oberhausen.
- Die NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar.
- Die zweite Stammstrecke S-Bahn München.

Die Fortschritte hängen dabei weitgehend von den Finanzierungsmöglichkeiten ab.

Klassische Anforderungen an die Ingenieure

Die klassische Kernaufgabe der Ingenieure bei Großprojekten ist das sichere und wirtschaftliche Planen, Bauen und Betreiben einer Infrastrukturanlage [3, 4]. So gewährleisten die Ingenieure der Bahn bei einer Hochgeschwindigkeitsstrecke die sichere Zugfahrt eines ICE mit 460 Reisenden, einer Masse von 500 t und einer Geschwindigkeit

Bild 1. Sicheres Betreiben des Fahrwegs der Bahn: ICE 3 mit Geschwindigkeit $v = 300$ km/h.

Quelle: DB AG.





Bild 2. Sicheres Betreiben des Fahrwegs der Bahn: Lahntalbrücke Köln-Rhein/Main.

Quelle: DB AG.

von 300 km/h über alle technischen Anlagen und Komponenten zu jedem Zeitpunkt und an jedem Ort (Bilder 1 bis 3). Eine Geschwindigkeit von 300 km/h entspricht 81 m/s.

Ähnliche Sicherheitsanforderungen werden auch an das Planen, Bauen und Betreiben anderer komplexer technischer Systeme gestellt. Wenn im Folgenden von den Ingenieuren gesprochen wird, dann umfasst diese Berufsgruppe ausdrücklich auch die Kollegen der Ingenieurbüros, der Baufirmen, der Behörden und der Wissenschaft aller Branchen. Das Projektieren von Infrastruktur erfolgt zudem nicht nur durch einzelne Ingenieure, sondern arbeitsteilig in einer exzellenten Gemeinschaftsleistung [5].

Im Spannungsfeld von Sicherheit und Wirtschaftlichkeit ist bei strafbewehrten Tatbeständen ein Unternehmen nicht deliktfähig; es handelt über seine persönlich haftenden Amtsträger – in der Regel Ingenieure.

Im Zusammenhang mit den multiplen Versagensereignissen von Fukushima – Erdbeben, Tsunami, Kernschmelze – ist eine andere klassische Anforderung wieder deutlicher in der Öffentlichkeit diskutiert worden: die Entscheidung über die noch vertretbaren „Restrisiken“. Dabei sind die Einflüsse, die in eine Sicherheitsaussage eingehen, oftmals nur als Parameter mit Streubereichen angebar und die Summe aller Einflüsse nur als Wahrscheinlichkeitsaussage zu erfassen. Dieser Umstand erklärt zum Teil die Schwierigkeiten der Vermittlung von Ingenieurarbeit und den Ausgangspunkt von kontroversen Sicherheitsdiskussionen.

Gesellschaftliche Akzeptanz als Anforderung an die Ingenieure

Proteste gegen das Großprojekt Stuttgart 21

Das Bahnprojekt Stuttgart 21 steht zusammen mit der NBS Wendlingen-Ulm für hochmoderne Technik,



Bild 3. Sicheres und wirtschaftliches Planen und Bauen des Fahrwegs der Bahn: Talbrücke Froeschgrundsee VDE 8.2.

Quelle: DB AG.

Bild 4. Visualisierung der alten und neuen Anlagen des Durchgangsbahnhofs Stuttgart.

Quelle: DB AG.



Feldwisch:

Großprojekte zwischen Protest und Akzeptanz – Anforderungen an die Ingenieure

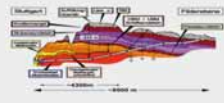

Dialogbereitschaft		
vorhanden	eingeschränkt	keine
<p>Projektkritik</p> <ul style="list-style-type: none"> Durchgangsbahnhof S 21 ohne Leistungssteigerung Kopfbahnhof K 21 ist bessere Alternative NBS Wendlingen – Ulm verzichtbar Aus dem „Ruder“ laufende Kosten 	<p>Technikskepsis</p> <ul style="list-style-type: none"> massive Gefährdung der Mineralwasserquellen Geologische Risiken nicht beherrschbar 	<p>Politikverdross</p> <ul style="list-style-type: none"> „Lügenpack“ 

Bild 5. Die Proteste gegen Stuttgart 21 sind neben Projektkritik auch der Ausdruck von Technikskepsis und Politikverdross.

Quelle: DB AG.

eine intelligente Infrastruktur und hohen Nutzen für die Gesellschaft. Es ist auch eine attraktive Aufgabe für kreative Ingenieure (Bild 4). Nachdem es auf zum Teil spektakuläre Art und Weise in das Rampenlicht der Öffentlichkeit geraten ist, sehen sich die Deutsche Bahn und ihre Ingenieure bei der Planung und Realisierung ihrer Großprojekte einem erheblich gestiegenen Legitimationsdruck ausgesetzt.

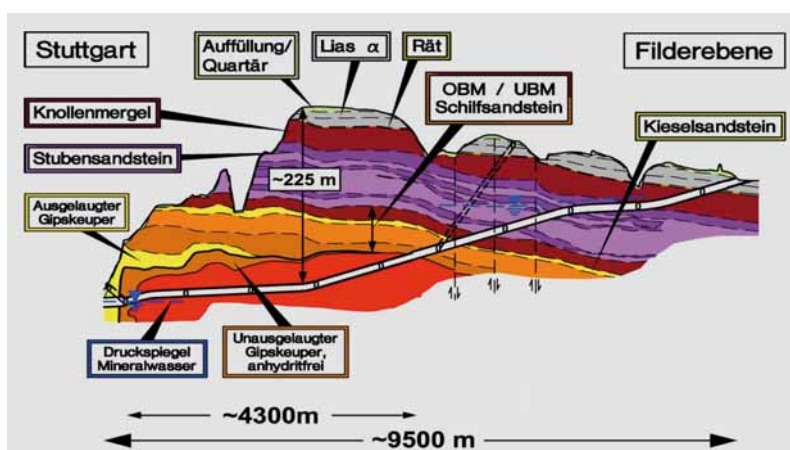
Das Projekt in seiner heutigen optimierten Form hat eine Länge von 57 km, davon 30 km Schnellfahrstrecke mit 250 km/h, 16 Tunnel und 18 Brücken. Kernstück ist der neue unterirdische achtgleisige Durchgangsbahnhof. Erste Ideen zum Projekt Stuttgart 21 stammen aus dem Jahr 1980. Mitte der 1990er-Jahre wurde das heutige Konzept der Umwandlung des bisherigen oberirdischen Kopfbahnhofs mit 17 Gleisen in einen unterirdischen achtgleisigen Durchgangsbahnhof entwickelt. Im Februar 2010 hat der Bau begonnen.

Die öffentliche Zustimmung zum Projekt nahm rapide ab trotz:

- Des Nutzens für die Reisenden, die Wirtschaft und die Region.
- Städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt durch die Auflassung von 100 ha Freifläche.
- Der langjährigen planerischen Entwicklung.

Bild 6. Der Fildertunnel durchörtert Schichten des anhydritführenden unausgelaugten Gipskeupers.

Quelle: DB AG.



- Der gesicherten Finanzierung.
- Der demokratisch legitimierten Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Im Jahr 2010 kam es zu anhaltenden, massiver werdenden Protesten, organisiert von einem Aktionsbündnis. Die anhaltenden Proteste eskalierten am 30. September 2010 mit zahlreichen Verletzten. Damit war klar, dass es so nicht weitergehen konnte.

Der politische Ausweg war die „Fachslichtung“. Die öffentliche Zustimmung konnte über acht „Schlichtungsrunden“ und „Faktenchecks“ auf freiwilliger Basis vor einem breiten Publikum weitgehend zurückgewonnen werden. Zumal die Auflagen im Schlichterspruch mit dem „Stresstest“ vollständig erfüllt worden sind (Nachweis, dass der Fahrplan im Knoten Stuttgart mit dem unterirdischen Bahnhof in den Spitzenstunden ein um 30 % verdichtetes Betriebsprogramm bewältigen kann).

Nach dem politischen Wechsel in der Landesregierung hat der Landtag von Baden-Württemberg die weitere Beteiligung des Landes an der Finanzierung des Projekts den Bürgern des Landes am 27. November 2011 zur Entscheidung vorgelegt. Damit wurde zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland ein Infrastrukturprojekt einer Volksabstimmung unterzogen.

Eine Mehrheit der Bürger von 58,8 % hat sich für den Weiterbau des unterirdischen Durchgangsbahnhofs ausgesprochen. Für das zur Abstimmung stehende Kündigungsgesetz, das den Ausstieg des Landes aus der Mitfinanzierung des Projekts vorsah, stimmten 41,2 % der Wähler. Damit ist die Vorgehensweise der Deutschen Bahn, die Projektziele konsequent zu verteidigen, bestätigt worden. Gleichwohl bleibt das Projekt eine besondere Herausforderung nicht nur für die Ingenieurskunst, sondern auch für ein professionelles Management – mit Bezügen zu anderen Großprojekten in Deutschland.

Stuttgart 21 als Lehrstück

Die Frage nach den Ursachen des Protests führt zu einem auf die Planungs- und Genehmigungszeiten, die deutlich zu lang sind. Auch die lange Zeit offene Finanzierung war nicht förderlich. Zum anderen aber gibt es tiefer gehende Ursachen des Protests (Bild 5). Es gab eine fachlich geführte Projektkritik, beispielsweise zur Leistungsfähigkeit. Diese hat sich nach einem rationalen Dialog nicht durchsetzen können. Es gab aber auch eher apodiktische Positionen, wie die Vorhersagen, die Mineralwasserquellen würden untergehen und die geologischen Risiken seien nicht beherrschbar.

Beispielhaft war die Diskussion über die Standsicherheit unter den geotechnischen Bedingungen von Karst, druckhaftem Gebirge und des Anhydrits in einem bestimmten Bereich des Fildertunnels (Bild 6). Denkwürdig war der Auftritt einer älteren Dame in der ARD bei „Beckmann“, die zu einer Expertin für Anhydrit mutiert ist und mit absoluter Selbstgewissheit vom bevorstehenden Versagen der Tunnel unter der Volumenvergrößerung von Anhydrit durch Wasseraufnahme berichtet hat. Einerseits war hier die Dialogfähigkeit und die Dia-

logbereitschaft kaum gegeben, eher eine angstgetriebene Diskussion. Hintergrund ist offenbar eine tiefgründige Technikskepsis, die einem rationalen Diskurs nur noch begrenzt zugänglich ist.

Andererseits muss auch gefragt werden, warum die Überzeugungskraft der ingenieurtechnischen Argumente versagt hat. Oder anders herum: Wie müssen Ingenieure ihre Kommunikation, insbesondere ihre Sicherheitskommunikation, verändern und verbessern, um zumindest der emotionalen Wirkung von authentisch vorgetragenen Ängsten überzeugend und vertrauensbildend zu begegnen?

Und schließlich gab es eine Argumentationslinie, die kompromisslos alles abgelehnt und ihre Haltung in dem Ausruf „Lügenpack“ zusammengefasst hat. Hier war und ist jede Diskussionsbereitschaft am Ende. Hintergrund ist offenbar ein abgrundtiefer Politikverdrossenheit. Auch darauf muss eine Gesellschaft demokratisch und angemessen reagieren. Und wieder sind hier Ingenieure gefordert, weil sie als erste an der „Kommunikationsfront“ stehen [6].

Was bedeutet dies für die Realisierung von Großprojekten?

Ein Überblick zeigt, dass neben Stuttgart 21 auch die NBS/ABS Karlsruhe-Basel mit 175.000 Einwendungen unter massive Kritik geraten ist. Bei diesem Projekt hat die Kritik zu weitreichenden Änderungen in der Projektplanung geführt. Auch gegen die Dresdner Bahn in Berlin, die Y-Spange und die Anbindung der Fehmarnbeltquerung wird protestiert. Und schließlich kommt die zweite Stammstrecke der S-Bahn in München unter Druck, unter anderem mit der Befürchtung, dass die Frauenkirche infolge der unter ihr verlaufenden Tunnelröhre einstürzen werde [7]. Auch gegen den dreigleisigen Ausbau der Strecke Emmerich-Oberhausen formiert sich Widerstand.

Die häufigste Kritik bezieht sich auf den Lärmschutz und die Befürchtung unzureichender Sicherheit, insbesondere bedingt durch den Güterverkehr. Gefordert werden einerseits Lärmschutzmaßnahmen deutlich über den bisherigen Standards der 16. Bundesimmissions-Schutzverordnung hinaus und andererseits Tunnellösungen, die interessanterweise in Stuttgart bekämpft werden.

Diese Entwicklungen treffen nicht nur die Bahn. Ähnliche Proteste richten sich auch gegen andere Infrastrukturprojekte in Deutschland. So sind – auch nach der Energiewende – die konventionellen Kraftwerkstechnologien – auch die zukunftsfähigen mit Wasser, Gas- und Dampf als Ersatz für die Atomkraftwerke – nach wie vor unter Protest. Neue Stromnetze sind für die Energiewende unverzichtbar. Nur so kann der Strom von den Windkraftanlagen auf der Nordsee oder von den Wasserkraftwerken zu den Verbrauchern transportiert werden. Aber sie treffen regional auf massive Ablehnung (Bild 7). Ähnlich sieht es bei Neu- und Ausbauten von Flughäfen aus. Hier ist der Lärm aus den Flugrouten und den Flugzeiten nach wie vor massiv unter Protest.

Solche Proteste sind offenbar Ausdruck einer gesellschaftlichen Grundstimmung in Deutschland.



Bild 7. Auch gegen andere Großprojekte in Deutschland wird protestiert.

Quelle: www.abindieerde.de



Bild 8. Das Fazit des „Spiegel“.

Quelle: Der Spiegel Heft 35/2010.

„Stuttgart 21“ ist mit dem Begriff des „Wutbürgers“ zum Synonym geworden für eine weit verbreitete Protesthaltung der Bevölkerung gegen große Investitionsvorhaben mit ihren:

- ➔ Technischen Risiken.
- ➔ Eingesetzten Finanzmitteln.
- ➔ Zu Grunde liegenden formellen Verfahren und Entscheidungsprozessen.
- ➔ Dahinterstehenden gesellschaftlichen Zielen.

Diese gesellschaftliche Grundstimmung hat „Der Spiegel“ mit seiner Titelseite „Die Dagegen-Republik“ zum Ausdruck gebracht (Bild 8).

Vor diesem Hintergrund kann mit den herkömmlichen Methoden der Planung, Genehmigung und Kommunikation der Anspruch, Ingenieurarbeit im Konsens mit den Bürgern und der Gesellschaft zu leisten, in vielen Fällen nicht mehr erreicht werden. Damit haben sich die Anforderungen an die Ingenieurarbeit im Zusammenhang mit Großprojekten massiv verändert (Bild 9) [8]:

Feldwisch:

Großprojekte zwischen Protest und Akzeptanz – Anforderungen an die Ingenieure



Bild 9. Durch den stärker und professioneller werdenden Protest gegen Großprojekte steigen die Anforderungen an die Ingenieurarbeit.

Quelle: VDI.

- Die Ingenieure in vielen Infrastrukturbereichen müssen sich so genannten „Wutbürgern“ stellen.
- Die hohen Anforderungen an Umwelt- und Naturschutz wachsen weiter.
- Initiativen und Verbände setzen sich auf immer professionellere Art und Weise für ihre Interessen ein und reklamieren ständig aktuelle Projektinformationen.
- Sie werden dabei von professionellen Internetplattformen unterstützt. Kritiker vernetzen sich zudem mithilfe der neuen Medien innerhalb von Minuten, entwickeln ihre Argumentationen und fordern vehement zur Stellungnahme auf.
- Zudem ist durch die Eigenheiten der aufmerksamkeitsorientierten Medien eine rationale und nüchterne Debatte um Großprojekte erschwert.

Im Ergebnis stehen die Ingenieure im Spannungsfeld – oftmals mit wechselnden Fronten – der Erwartungen, Interessen und Entscheidungen:

- Der Eigentümer, Vorhabenträger, Investoren und Politiker.
- Der Betroffenen, von Trägern öffentlicher Belange, Verbänden und Bürgerinitiativen.

Die Rolle der Ingenieure ist hier vielfältig und ambivalent. Auf der einen Seite sind sie in der arbeitsteiligen Wertschöpfungskette des Planens und Bauens in ihrer Ingenieurarbeit abhängig von den jeweils gesetzten Rahmenbedingungen der Anspruchsgruppen. Zugleich aber vertreten Ingenieure – wenn auch in unterschiedlicher Größe

Bild 10. Initiative der maßgeblichen Ingenieurverbände in Deutschland „Gesellschaftliche Akzeptanz von Infrastrukturprojekten“ gestartet.

Quelle: VDI.



Benennung – die jeweils eigenen Interessen der unterschiedlichen Anspruchsgruppen nach außen. Damit stellt sich die Frage nach der Rolle der Ingenieure in der Gesellschaft im neuen Licht.

Lösungsansätze

In dieser Ambivalenz gibt es auf die Summe der Anforderungen und Fragen aus der größer gewordenen technischen, wirtschaftlichen, rechtlichen und politischen Komplexität von Großprojekten noch keine abgeschlossenen Antworten. Aber die Lösungsansätze für die Wege zu einer erfolgreichen Ingenieurarbeit gehen in klar bestimmbare Richtungen, auch begründet in den Erfahrungen von Stuttgart 21.

Der **Eigentümer** der Infrastruktur – bei der öffentlichen Infrastruktur in der Regel der Bund – muss sich eindeutig hinter seine Infrastrukturziele stellen und die Finanzierung seiner Großprojekte rechtzeitig und abschließend sichern. Der Blick auf die Finanzierungslösungen in der Schweiz kann hier hilfreich sein (Fond für Eisenbahn-Großprojekte (FinöV) zur langfristigen Sicherung der Finanzierung von Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur, zukünftig unbefristeter Bahninfrastruktur-Fond (BIF)).

Die **Vorhabenträger** können die Akzeptanz von Großprojekten durch frühzeitige und konsequente Beteiligung der Bürger erhöhen:

- Über parteipolitisch nicht vereinnahmte Dialogforen und Mediationsverfahren.
- Mit qualifizierter Darstellung von Zielen und Nutzen.
- Sachorientierten Diskussionen und Faktenchecks. Klarheit über den Projektnutzen allein reicht jedoch nicht. Die Realisierungschancen eines Projekts werden noch mehr durch die Meinungsbildung und die Meinungsführerschaft über die Projekte bestimmt. Dabei kann nicht mehr allein auf die Überzeugungskraft ingenieurwissenschaftlicher Fachargumente gesetzt werden. Die daraus sich ergebenden Anforderungen sind:
- Die entsprechende Professionalisierung des Projektmanagements.
- Die professionelle Nutzung der neuen Medien und Internetplattformen.
- Ausreichende Ressourcen auch für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

Wenn die Planung eines Großprojekts mehr als 20 Jahre dauert, führt das zu Verlusten an Legitimation und beeinträchtigt Innovation und Wettbewerbsfähigkeit. Politik und Legislative müssen daher im Rahmen der Gesetzgebung die Planrechtfertigung und Legitimation von Großprojekten neben der Planfeststellung auch über eine frühzeitige und angemessene Bürgerbeteiligung im Vorfeld ermöglichen (unter anderem bei der Raumordnung). Dazu gehören kürzere Planungs- und Genehmigungszeiten – wobei die exekutive Verfahrenshoheit der Genehmigungsverfahren Gesetzesvollzug bleiben muss.

Natur- und ingenieurwissenschaftliche Fragestellungen finden ihre Antwort nicht durch basisdemokratische Mehrheitsentscheidungen. Aber

die Frage nach sinnvollen Elementen vorgelagerter Planungskultur und Formen direkter Bürgerbeteiligung ist erlaubt. Hier kann man gespannt sein auf die Ergebnisse der derzeitigen Verbändeanhörung zum Entwurf für ein „Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren“ des Bundesinnenministeriums vom Januar 2012 [9].

In der Wertschöpfungskette des Planens und Bauens können die Ingenieure aus den oftmals von Umfang und Komplexität der Planungen überforderten „Wutbürgern“ durch respektvolle und bürgernahe Information „Mutbürger“ machen. Die Glaubwürdigkeit und Integrität der Ingenieurarbeit kann durch belegbare Fakten, verständliche und verlässliche Argumentation und kommunikative Unterlagen weiterentwickelt werden. Dazu gehört auch, kritische Fragen offensiv aufzugreifen, maßgebliche technische Risiken nicht zu verschweigen, sondern soweit möglich sichtbar zu machen und die Sicherheitsgrundlagen offensiv zu vermitteln. Zugleich können Ingenieure die Medien durch offensive Einbindung der Öffentlichkeit für die eigene Ingenieurarbeit nutzen.

Zur Klarstellung: Für Belehrungen ist an dieser Stelle kein Platz. Denn an der Umsetzung dieser Ziele arbeiten in der alltäglichen Praxis zahllose Ingenieure. Aber die Fähigkeit von Ingenieuren kann weiterentwickelt werden, auf Bürger und ihre Ängste einzugehen, wenn diese ein kompliziertes Großprojekt mit seinen Risiken nicht verstehen können. Die Frage, auf welchem Niveau sich Ingenieure für ihre Lösungen rechtfertigen müssen, wenn Bürger es nicht verstehen wollen, muss unter den Bedingungen jedes Einzelfalls abgeleitet werden. Klar dabei ist, dass nicht nur noch solche Projekte verwirklicht werden können, bei denen jeder Normalbürger alle technischen und sonstigen Risiken versteht.

Initiative der maßgeblichen Deutschen Ingenieurverbände

Auf Anregung der Deutschen Bahn [10] haben die maßgeblichen Deutschen Ingenieurverbände unter der Federführung des „Verains deutscher Ingenieure“ (VDI) die Initiative „Gesellschaftliche Akzeptanz von Infrastrukturprojekten“ gestartet (Bild 10). Die Lösungsbeiträge zielen darauf:

- ➔ Die Akzeptanz für Technik, Infrastruktur und Großprojekte zu stärken.
- ➔ Die Attraktivität von Berufsbild und Stellung der Ingenieure in der Gesellschaft zu verbessern.
- ➔ Konkrete Lösungsvorschläge zur Gestaltung politischer und sonstiger Rahmenbedingungen zu erarbeiten.

Dazu gehört auch, die Ingenieure für den Experten-Laien-Dialog in öffentlichen Diskussionen sprachfähiger zu machen [11]. Konkret erarbeiten derzeit führende Experten aus Wissenschaft, Industrie und Verbänden gemeinsam Lösungen für die gesellschaftliche Akzeptanz von Infrastrukturprojekten zu den Themenschwerpunkten:

- ➔ Bürgerbeteiligung.
- ➔ Planungsrecht.



Bild 11. Ziele der Ingenieurinitiative.

Nachhaltige Lösungen für die Gesellschaft entwickeln, Ingenieure unmittelbar im beruflichen Umfeld unterstützen.
Quelle: DB AG.

- ➔ Kommunikation.
- ➔ Ingenieur und Gesellschaft.

In drei Veranstaltungen (Bild 11) werden die Ingenieure, aber auch die verschiedenen Anspruchsgruppen bis hin zur Politik öffentlich angesprochen und um ihre Beiträge gebeten. In dieser Form ist das eine einmalige Aktion der organisierten Ingenieure, die jeder Kollege nach Kräften unterstützen kann.

Unabhängig davon leistet jeder Ingenieur – ob organisiert oder nicht – an seinem Arbeitsplatz über die Qualität seiner Arbeit und durch sein persönliches Auftreten einen maßgeblichen Beitrag dazu, das Vertrauen in Technik und Wissenschaft zurück zu gewinnen und zu erweitern. Damit besteht die Chance, Ingenieurarbeit wieder im Konsens mit den Bürgern und der Gesellschaft zu leisten – als unseren Beitrag für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

Quellennachweis

- [1] Deutsche Bahn AG: Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht. (April 2010).
- [2] Feldwisch, W.: DB Netz grows high-tech tracks, tunnels & bridges. EURAILmag Business & Technology. Issue 21, S. 116-122, (2010).
- [3] Feldwisch, W.: Großprojekte – Komplexität und Verantwortung. Deine Bahn, H. 11, S.2-7, (2006).
- [4] Feldwisch, W.: Großprojekte der DB Netz AG – Herausforderung für den Ingenieurbau. Eisenbahntechnische Rundschau 58, H. 01+02, S. 10-21, (2009).
- [5] Feldwisch, W.: Großprojekte der Bahn – Herausforderung für den Tunnelbau. ETR – Eisenbahntechnische Rundschau 57, H. 07+08, S. 2, (2008).
- [6] Feldwisch, W.; Kubat, N.; Rathey, S.: Ingenieure im Spannungsfeld neuer Anforderungen an ihre Projekte. EI – Eisenbahningenieur 62, H. 9, S. 58-62, (2011).
- [7] Kristlbauer, M.: Der Tunnel-Kampf. Münchener Merkur 09.02.2011, Nr. 32, S. 3, (2011).
- [8] Kefer, V.: Großprojekte: Ein offener, sachlicher Dialog ist notwendig. EI – Eisenbahningenieur 62, H. 1, S. 4, (2011).
- [9] Bundesinnenministerium (BMI): Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren. Entwurf Januar 2012.
- [10] Deutsche Bahn AG: Bahn und Experten starten Gespräche für mehr Akzeptanz bei Großprojekten. Presseinformation v. 24.11.2010.
- [11] Duddeck, H.; Mittelstraß, J.: Die Sprachlosigkeit der Ingenieure. Verlag Leske + Budrich, Opladen (1999).