

Experte rät zu Dialog auf Augenhöhe

Herr Brettschneider, wird gegen geplante Infrastrukturmaßnahmen eigentlich eher protestiert als gegen Firmenansiedlungen? Frank Brettschneider: So pauschal würde ich das nicht sagen. Gegen Firmenansiedlungen der chemischen Industrie wird auch protestiert. Aber Sie haben recht: Proteste sind häufiger bei Infrastrukturmaßnahmen aus den Bereichen Verkehr und Energie zu beobachten. Beim Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen, bei neuen Zugstrecken, bei Flughäfen, Windkraft- und Biogasanlagen.

Liegt das daran, weil Infrastrukturprojekte einfach eher wahrgenommen werden und es um öffentliche Gelder geht? Ja, wenn es um Steuergelder geht, ist der Rechtfertigungsdruck natürlich größer. Aber es gibt noch einen weiteren Grund. Große Infrastrukturprojekte werden von der Politik entschieden. Und auf die Politiker zielt der Protest. Sie sollen beeinflusst werden.

Sind Infrastrukturprojekte heutzutage generell „schlechter“ zu verkaufen, weil der wirtschaftliche Nutzen nicht sofort erkennbar ist? Der wirtschaftliche Nutzen ist schon da. Aber Wohlstand und Wirtschaftskraft werden von vielen als selbstverständlich angesehen. In strukturschwachen Regionen ist die Akzeptanz von Bauprojekten generell größer. Oder auch in Zeiten, in denen es wirtschaftlich nicht so gut geht.

Schafft es Politik einfach nicht, so zu kommunizieren, dass Bürger das Projekt auch gleich verstehen – also weg von F- und B-Plänen und Planfeststellungsverfahren? Mangelnde Verständlichkeit ist in der Tat ein Problem. Die Sprache von Juristen und von Bauingenieuren muss für Laien übersetzt werden. Vor allem aber: Projekte müssen viel frühzeitiger kommuniziert und mit Bürgern besprochen werden. In den formalen Genehmigungsverfahren ist es zu spät. Da gibt es in der Regel auch keinen großen Spielraum mehr für Änderungen.

Sind Bürger heute besser informiert als vor 20 oder 30 Jahren und von daher eher bereit, zu protestieren? Ja. Ein höheres Bildungsniveau, ein größeres Selbstbewusstsein und bessere Informationsmöglichkeiten – all dies trägt dazu bei, dass Entscheidungen aus Politik und Verwaltung eher hinterfragt werden. Auch der Sachverstand aufseiten vieler Bürger ist gewachsen.

Lassen sich Proteste heutzutage wegen Facebook und Co. besser organisieren? Selbstverständlich. Umständliches Unterschriftensammeln und Telefonketten gehören der Vergangenheit an. Über soziale Netzwerke können Proteste schnell und unkompliziert organisiert werden. Auch kollektives Wissen lässt sich leichter sammeln. Allerdings: Ein respektvoller Austausch zwischen den unterschiedlichen Positionen findet dort leider nicht statt. Stattdessen schotten sich die Lager ab. Der Tonfall eskaliert dann.



Jahrzehnte wurde in Lienthal um die Linie 4 gestritten – am Ende setzten sich die Befürworter durch, die Straßenbahn fährt seit Sommer 2014. FOTO: HASSELBERG

Was zeichnet eigentlich den protestierenden Bürger aus? Den protestierenden Bürger gibt es nicht. Protest speist sich aus ganz vielen Quellen.

Erstens aus dem Sankt-Florians-Prinzip – ich bin für Windräder, aber nicht hier. Zweitens aus projektbezogenen Gründen, zum Beispiel Auswirkungen auf Natur und Um-

welt, Kosten, Risiken, unklarem Nutzen. Drittens aus der Konflikt-Geschichte vor Ort. Viertens aus der Art der Kommunikation. Viele Bürger empfinden die Kommunikation von Politikern als von oben herab. Und fünftens werden Proteste immer wieder auch aus parteipolitischen Gründen angefacht – etwa vor Wahlen.

Gibt es eigentlich guten und schlechten Protest? Proteste können ja auch sehr hilfreich sein – insofern, wenn ein Projekt aufgrund dieser Einwände überarbeitet und dadurch optimiert wird. Protest kann tatsächlich Projekte verbessern. Er kann aber auch sehr destruktiv sein. Das ist wie immer im Leben. Der Ton macht die Musik. Das gilt übrigens für beide Seiten. Eines wissen wir sicher: Je früher Bürger Einwände vorbringen können, je früher Vorhabenträger mit ihnen den Dialog suchen, desto besser. Dann kann sich ein konstruktives Gespräch entwickeln. Je später das erfolgt, desto stärker eskaliert der Protest – bis hin zum Gut gegen Böse. Ein Dialog ist dann nur noch schwer möglich.

Wie kann man aus Ihrer Sicht am sinnvollsten einen Kommunikationsweg einschlagen, bei dem am Ende eine einvernehmliche Entscheidung getroffen wird? Bei unterschiedlichen Interessen sind einvernehmliche Lösungen schwer. Aber Lösungen, die von möglichst vielen Menschen getragen werden, sind möglich. Dazu gehört ein respektvoller Umgang miteinander, Dialog auf Augenhöhe. Dazu gehört auch, dass der Nutzen eines Projektes klar kommuniziert wird. Vor allem aber müssen verschiedene Alternativen dargelegt werden. Und Vorhabenträger müssen deutlich machen, anhand welcher Kriterien sie zu einer Entscheidung zwischen den Alternativen gekommen sind. Offen, transparent, fair und frühzeitig.

Sind Volksabstimmungen eigentlich ein gutes Mittel, um Konflikte beizulegen? Volksabstimmungen führen zu einer Entscheidung. Aber Konflikte legen sie selten bei. Es gibt Gewinner und Verlierer. Kompromisse ermöglichen sie kaum. Ich ziehe informelle Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung vor.

Haben Sie schon mal protestiert? Ja, Anfang der 80er-Jahre gegen die Startbahn West am Frankfurter Flughafen. Heute sehe ich das anders, aber damals war ich von meiner Position sehr überzeugt.

Die Fragen stellte Peter Hanuschke.

Zur Person

Frank Brettschneider, Jahrgang 1965, ist seit 2006 Professor für Kommunikationswissenschaft an der Uni Hohenheim. Er studierte Politikwissenschaft, Publizistik und Jura in Mainz.

