



Rede anlässlich des „Tages der Verkehrsingenieure“, NordBau, 07. September 2016
„Zwischen Regulierung und Eigenverantwortung – Herausforderungen und
Perspektiven beim Ausbau der Schleswig-Holsteinischen Infrastruktur“

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich freue mich sehr, heute bei Ihnen zu sein und mit Ihnen an diesem Tag einige Gedanken teilen zu können, die uns alle bewegen.

Wir leben in dynamischen, in „bewegten“ Zeiten, die Welt verändert sich rasant. Dass hier Infrastruktur nicht nur mitwachsen, sondern eigentlich idealerweise planerisch auch vorauswachsen sollte, liegt auf der Hand. Die Realität aber, das wissen Sie alle hier sehr gut, sieht anders aus – leider – wie ich bewertend hinzufüge.

Wer, wie Sie, an maßgeblicher Stelle mit der Planung und Durchführung von Infrastrukturprojekten betraut ist, wird mir gewiss darin zustimmen, dass wir gerade dabei sind, wichtige Weichenstellungen für unsere mobile Zukunft nicht nur zu vernachlässigen, sondern teilweise ganz zu verschlafen. Das muss sich ändern!

Ich möchte dabei zunächst mit der klaren Benennung von Missständen beginnen, denn das ist in der Politik ebenso wie im Ingenieurwesen unabdingbar: Nur ein erkanntes und analysiertes Problem ist auch lösbar.

Ich möchte dabei mit einem scheinbar nebensächlichen Aspekt beginnen. Wann immer nach den Gründen für Deutschlands wirtschaftlichen und technologischen Erfolg gefragt wird, kommen in- wie ausländische Betrachter stets zu gleichlautenden Ergebnissen: Den Erfolg verdankt die deutsche Wirtschaft maßgeblich hervorragend theoretisch wie praktisch ausgebildeten, kreativen und motivierten Ingenieuren.

Aber steht dieser Erkenntnis auch ein gleiches Maß an Wertschätzung für diese Leistungen gegenüber? Ich bin skeptisch. Die zweifelsohne vorhandenen Defizite in unserer Verkehrsinfrastruktur und die immer wieder zu Recht bemängelten Verzögerungen von Projekten werden bisweilen allzu leichtfertig „den“ Ingenieuren angelastet, die doch immer wieder unter Beweis stellen, dass sie zu Höchstleistungen im Stande sind.

Es sind – um das offen an dieser Stelle schon einmal zu sagen – fast immer ganz andere Ursachen, die zu den Missständen geführt haben und immer noch führen.

Der Ingenieur macht seine Arbeit, er ist es, der still und oft im Verborgenen seinen Beitrag zum Funktionieren unserer Infrastruktur leistet. Denn das muss auch gesagt werden: bei aller Kritik und bei allem Verbesserungsbedarf ist Deutschlands Infrastruktur auf einem weltweit einzigartigen Niveau – noch!

Wo also liegen die tatsächlichen Herausforderungen bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten?

Ingenieure können erst dann tätig werden, wenn sie einen Auftrag auch erhalten. Wenn viele Verkehrsprojekte nicht angegangen werden, wenn notwendige Instandsetzungsmaßnahmen nicht durchgeführt und neue Projekte nicht realisiert werden, dann muss sich der Blick auch auf jene richten, die mit ihren politischen Entscheidungen überhaupt erst das Startsignal für Ihre Arbeit als Verkehrsingenieure geben.

Ich weiß aus eigener Erfahrung in der Kommunal- und Landespolitik, dass Projekte natürlich auch gut finanziert sein müssen – was nicht bezahlbar ist, kann auch nicht gebaut werden.

Aber ich weiß auch, dass bisweilen der politische Wille und vor allem der Mut fehlen, großzügig und weitsichtig zu handeln und heute Geld in die Hand zu nehmen, damit sich das morgen für die Gesellschaft auszahlt.

Man muss mit vergleichenden Bildern vorsichtig sein, nicht immer treffen sie wirklich das, was man meint. Aber in diesem Fall wage ich den Versuch: Unsere Verkehrsinfrastruktur, unsere Straßen, unsere Eisenbahnstrecken, unsere Kanäle, Häfen, Bahnhöfe und Flughäfen sind der „Blutkreislauf“ unserer Gesellschaft. Ohne sie keine Bewegung, kein Austausch, keine Kommunikation, keine Versorgung – und im Übrigen auch keine freiheitlich-demokratische Grundordnung – kein wirtschaftliches Wachstum, kein Wohlstand – und das sind letztendlich die Garanten für soziale Gerechtigkeit.

Wenn das die im wahrsten Sinne des Wortes „entscheidenden“ politischen Gremien öfter und stärker beherzigen würden, wären wir einen großen Schritt weiter.

Meine Damen und Herren,

wenn heute von „Autobahnen“ die Rede ist, dann ist nicht mehr immer die Autostraße gemeint. Immer häufiger geht es um den Datenfluss des Internets, der solche neuen „Daten-Autobahnen“ braucht, aber auch um „Energie-Autobahnen“, also die Stromtrassen, die wir im Rahmen der Energiewende dringend benötigen.

Gerade ihr Bau ist in der Vergangenheit und Gegenwart besonders häufig der Anlass für langjährige juristische Auseinandersetzungen gewesen und diese Erkenntnis bringt mich zu einem weiteren Punkt der Problemanalyse. Wir leben in einer Zeit, in welcher dem unumkehrbaren technologischen Wandel seitens vieler Bürgerinnen und Bürger nicht mehr mit der notwendigen allgemeinen Akzeptanz begegnet wird.

„Technologiefeindlichkeit“ ist hier gewiss der extremste Begriff – sehr viel verbreiteter ist meines Erachtens nach eine gewisse Tendenz, gesellschaftlich relevante und notwendige Bauvorhaben allein durch die individuelle Brille zu betrachten. In einem immer stärkeren Ausmaß werden Infrastrukturprojekte durch plebiszitäre Einwirkungsmöglichkeiten be- oder verhindert, und das bei ständig sinkenden Mitwirkungs- und Entscheidungsquoten. (handschriftlich: Verkauft wird das politisch mit mehr an demokratischer Mitwirkungsmöglichkeit.)

Demokratie aber lebt und funktioniert durch Mehrheitsentscheidungen, denn es ist ihr erklärtes Ziel, für alle Menschen bessere Bedingungen zu schaffen. Das ist und muss auch die Aufgabe von gewählten Abgeordneten bleiben, die dafür auch die Verantwortung übernehmen. Das soll niemandem sein individuelles Recht streitig machen, aber das darf zugleich der Allgemeinheit keinen unzumutbaren Schaden zufügen. Darum dürfen Infrastrukturprojekte nicht ständig der „Betroffenheitsdemokratie“ zum Opfer fallen, wie es Bundespräsident Gauck einmal formuliert hat. Die Entscheidungen in unserer parlamentarischen Demokratie und die rechtsstaatlich gesicherten Einspruch- und Mitwirkungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger müssen die Grundlage für diese Projekte bleiben.

In dieser Hinsicht muss ich ein weiteres Mal auch selbstkritisch als Politiker, als Abgeordneter, sein: Wir erleben eine deutliche Überregulierung in vielen Sektoren, nicht zuletzt dort, wo sie alle beruflich tätig sind. Ich hatte eingangs vom weltweit anerkannten Typus des „deutschen Ingenieurs“ gesprochen. Zu dessen hervorragender Ausbildung gehörte stets auch ebenso ausgeprägtes Verantwortungsgefühl.

Wer Straßen und Brücken baut, die Millionen von Menschen täglich benutzen, der muss mit Verantwortungsbewusstsein auf der Grundlage von hoher beruflicher Qualifikation an seine Aufgabe gehen und Sie alle tun genau das. Deshalb gebührt Ihnen auch das Vertrauen derjenigen, in deren Auftrag sie handeln.

Mir ist die Bedeutung des „Rechts“ in einem demokratischen „Rechtsstaat“ sehr bewusst, aber ich weiß auch, dass Juristen keine Straßen bauen, sondern Ingenieure.

Wer sich zur hohen Qualität und Professionalität Ihres Berufsstandes bekennt, und in Deutschland und der Welt gibt es da eine einhellige Ansicht, der muss auch das Vertrauen aufbringen, Ingenieure Ihre Arbeit selbstbestimmt und von bürokratischen und juristischen Hürden weitgehend frei erledigen zu lassen. (handschriftlich: Gerichte treffen zunehmend Entscheidungen auf der Grundlage formaler Kriterien. Wo bleibt der gesunde Menschenverstand – wo die Sicht für die Sache, das Ganze?)

Es gibt indes Hürden, die sich durch Vertrauen allein nicht abbauen lassen und die zudem als Hürden eigentlich nie geplant waren, sondern im Gegenteil: als eine Erleichterung im europäischen Wettbewerb, als Erhöhung von Chancengleichheit und als Signal für die Freizügigkeit innerhalb der Europäischen Union.

Sie ahnen, worum es hier geht: das europäische Vergaberecht in seiner deutschen Ausprägung. In der Praxis hat sich mittlerweile gezeigt, dass sich viele Behörden im Labyrinth aus Gesetzen und Verordnungen verirren und zuletzt nur noch das Kriterium des niedrigsten Preises bei der Entscheidung Berücksichtigung findet. Aber der „billigste“ Anbieter ist natürlich nicht der, der die geringsten Kosten verursacht.

Die Folgen sind Ihnen allen hinlänglich bekannt: Projekte verzögern sich, scheitern, eine Kostenexplosion ist die Folge, schlimmstenfalls entstehen Bauwerke minderer Qualität – Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Vertrauen zwischen Auftraggebern und Auftragnehmern bleiben auf der Strecke.

Das Vergaberecht in seiner heutigen Form muss unbedingt überarbeitet werden, damit wieder die Tugenden zum Tragen kommen können, die echte Ingenieurskunst bis heute auszeichnen, nämlich exaktes, sicheres und ehrliches Planen sowie eine verlässliche, termingerechte und höchsten Ansprüchen genügende Umsetzung.

Ich bin mir bewusst, wie sehr Sie alle gerade dieses Thema bewegt und Sie haben feststellen können, dass mir

das ganz ähnlich geht.

Ich möchte aber auch in aller Eindeutigkeit hinzufügen, dass ich unser deutsches Planungsrecht für unbedingt überarbeitungsnotwendig halte. Ich betone deutsches Planungsrecht, weil die europäischen Vergaben auch in den anderen 27 EU-Mitgliedsstaaten gelten und dabei nicht die gleichen zeitlichen, rechtlichen und tatsächlichen Zeitverzögerungen bei Planungen auftreten wie bei uns in Deutschland. Wir brauchen dringend eine neue „entbürokratisierte“ Verwaltungs- und Rechtsprechungskultur. Vertreter von Planungs- und Baubehörden müssen sich wieder als Genehmigungs- und nicht als Verhinderungsbehörde definieren. (handschriftlich: Die Aufgabe von Gerichten kann es nicht sein, der bessere Gesetzgeber sein zu wollen. Und der Gesetzgeber, die Parlamente müssen Mut zeigen, Planungsbeschleunigung zu regeln.)

Ich freue mich darauf, über diese Themen mit Ihnen in einen Gedankenaustausch treten zu können – die heute geplante Podiumsdiskussion mit dem Titel „Bürokratie- und Regelungsabbau/Stärkung der Eigenverantwortung“ zeigt deutlich, dass wir hier noch viel Gesprächs- und vor allem politischen Handlungsbedarf haben.

Meine Damen und Herren,

- und ich möchte an dieser Stelle bemerken, dass bei Veranstaltungen von Ingenieuren, die Damen, „IngenieurINNEN“, immer noch sehr stark unterrepräsentiert sind,

die Nachwuchsgewinnung beschäftigt Ihre Branche wie jede andere auch. Aber meine Bemerkung eben zeigt es:

Sie sehen sich dabei besonderen Herausforderungen gegenüber. Die Gewinnung weiblicher Nachwuchsingenieure ist dabei gewiss nur ein wichtiger Aspekt; grundsätzlich geht es darum, überhaupt wiedermehr Menschen für Ihren Beruf interessieren und auch begeistern zu können.

Hier müssen die Grundlagen schon früh gelegt werden: junge Menschen müssen an die Technik und vor allem an die Naturwissenschaften und die Mathematik mit Inhalten und Methoden in der Schule herangeführt werden, die in der Lage sind Begeisterung zu wecken, die später in konkreten Berufs- und Studienwünschen münden.

Ist dieser Wunsch geweckt, muss ein attraktives Studienangebot gemacht werden. Zentralisierte Angebote sind hier oft wenig sinnvoll. Viele Betriebe arbeiten heute schon eng mit Universitäten und vor allem Fachhochschulen zusammen und bieten den Studierenden interessante Einblicke in die Praxis der Ingenieursarbeit.

Damit dies so bleibt, und damit die Kooperation vor allem noch intensiviert wird, wären dezentrale, möglichst in allen Regionen unseres Landes präsente Studienmöglichkeiten wünschenswert.

Meine Damen und Herren,

ohne den Ingenieur geht es nicht, ohne Ihre Fähigkeiten, gibt es keine Zukunft und keine Perspektive für unser Land.

Und gestatten Sie mir an dieser Stelle eine sehr persönliche Anmerkung: Meine beiden Söhne haben ein Ingenieurstudium absolviert. Der eine hat noch den letzten Diplomstudiengang an der TU Harburg absolviert. Ich halte es -wie meine Söhne – für außerordentlich problematisch, oder – um es deutlicher zu sagen – für „falsch“, dass wir unser Ingenieurstudiensystem den europäischen Regeln unterworfen haben. (handschriftlich: Die übrigens bei weitem nicht europaweit gleich angewandt werden.)

Ich weiß, dass Sie immer neue Herausforderungen nicht schrecken und ich weiß, dass Sie sich zu recht mehr Anerkennung, vor allem aber weniger Hürden bei der Durchführung Ihrer anspruchsvollen Tätigkeit wünschen. Schleswig-Holstein ist ein Drehkreuz des internationalen Handels – auf unseren Wasserstraßen und Autobahnen bewegen sich täglich tausende Tonnen von Gütern und tausende von Personen. Wir sind das Tor nach Skandinavien, wir sind auch das Tor nach Osteuropa und als Land zwischen den Meeren sind wir Transitkreuz und müssen es vor allem auch als direkter Nachbar der Metropole Hamburg bleiben.

Die Instandhaltung und vor allem der zukunftsorientierte Ausbau dieses Infrastrukturnetzes ist für unser Land keine Frage unter vielen, sondern sie ist die existenzielle Frage für Schleswig-Holstein.

Die Abgeordneten des Schleswig-Holsteinischen Landtages, deren Grüße ich Ihnen zu Ihrem Verbandstag übersenden kann, wissen um Ihre hohe Leistungsbereitschaft und Ihre Professionalität. Sie haben einen Anspruch darauf, gehört zu werden und es ist unabdingbar, dass wir im Gespräch miteinander bleiben. Ihr Verbandstag ist eine hervorragende Möglichkeit dazu und ich bin deshalb Ihrer Einladung sehr gerne gefolgt.

Wir werden gleich noch Gelegenheit haben, für die Perspektiven und Herausforderungen, vor allem aber auch

über die Frage der Regulierung – und Überregulierung – Ihres Arbeitsfeldes zu sprechen. An dieser Stelle möchte ich Ihnen abschließend noch einmal ausdrücklich danken.

Sie sind für Schleswig-Holstein nicht allein verlässliche und kompetente Fachleute, die täglich Ihre Arbeit tun. Sondern Sie sind wichtige Ansprechpartner und auch wichtige Kritiker und Ratgeber in verkehrs- und infrastrukturpolitische Fragen. Ich bitte Sie deshalb, auch in Zukunft immer wieder Ihre Positionen so selbstbewusst und deutlich zu äußern, wie unser Land das gewohnt ist – damit ist nicht alles, aber bereits vieles gewonnen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.