



Direktdemokratische Entscheidung von Infrastruktur-Großprojekten

Dysfunktionalitäten am Beispiel der Bürgerentscheide zum Hauptbahnhof Lindau

Von Rainer Rothfuß

Einleitung

Die Entscheidung von Infrastruktur-Großprojekten wird im Ergebnis deutlich verbessert, wenn sich die Projektträger und entscheidungsrelevanten öffentlichen Institutionen dem Votum durch die Bürgerschaft unterziehen müssen. Alternativen müssen abgewogen, Maßnahmen und Ziele besser erklärt und die Interessen der Bevölkerung stärker berücksichtigt werden, um den nötigen Wählerrückhalt für ein Vorhaben zu sichern. So lautet die gängige und plausible Argumentation. Das häufig beklagte Beteiligungsparadoxon besagt, dass sich die Bürger/innen erst im fortgeschrittenen Verlauf der Planung von Projekten verstärkt für die Wahrnehmung von Beteiligungsmöglichkeiten interessiert, zu diesem Zeitpunkt aber durch die zunehmende Konkretisierung der Planungen die Freiheiten Alternativen zu erwägen bereits stark eingeschränkt sind. Am Fallbeispiel der direkt-demokratischen Entscheidung der Standortfrage des Lindauer Hauptbahnhofs kann jedoch gezeigt werden, dass viel mehr verdeckte Interessen der Projektträger und Entscheidungsinstanzen eine frühe Bürgerbeteiligung einschließlich effektiver Alternativenwahl verhindern als das zu spät erwachte Interesse der Bevölkerung. Aus dieser Grundproblematik leiten sich erst die beiden weiteren Herausforderungen ab, die für konstruktive und wirksame Beteiligungsprozesse in der Entscheidungsfindung für Infrastruktur-Großprojekte von ausschlaggebender Bedeutung sind: die Erarbeitung und Offenlegung einer tragfähigen sachlichen Informationsgrundlage für den Entscheidungsprozess sowie die Pflege eines fairen, ergebnisoffenen Diskurses über die wichtigsten, den Bürger/innen schließlich zur Entscheidung vorgelegten Alternativen. Voraussetzung für die Verbesserung von Entscheidungsprozessen zu zentralen politischen Fragestellungen ist der politische Wille zur Etablierung einer Kultur der »*Governance in Partnership*« (Rothfuß/Perrone/Mororó 2012), die mit dem paternalistischen Politikparadigma bricht und die öffentliche Hand in der Verantwortung als Dienstleister gegenüber den Bürger/innen sowie den kommenden Generationen sieht. Wie die empirische Forschung von Mororó/Rothfuß (2012) zeigt, ist die interessengesteuerte Instrumentalisierung direkter Demokratie und partizipativer Planungsansätze keinesfalls ein isoliertes Phänomen, sondern lässt sich selbst in der brasilianischen „Wiege direkter Demokratie“ in Porto Alegre nachweisen.

Bürgerentscheid(e) zum Hauptbahnhof Lindau (Bodensee)

Als 1853 die Bahnstrecke nach Lindau eröffnet wurde, war die Inselstadt noch der einzige nennenswerte Siedlungskern am bayerischen Bodensee (s. Abb. 1). Neben der Nähe des Inselbahnhofs zum historischen Bevölkerungsschwerpunkt erfüllte er einen wichtigen Zweck als Verladestation von Handelsgütern auf das Schiff – die einzig verlässliche Verbindung nach Österreich und in die Schweiz, bevor 1872 die Bahnverbindung nach Bregenz in Vorarlberg eröffnet wurde. Bereits 1901 unternahm die Bahn den ersten Versuch einer Hauptbahnhofsverlegung auf das Festland, vergleichbar mit dem Modell Mestre (Festland) / Venedig (Insel).

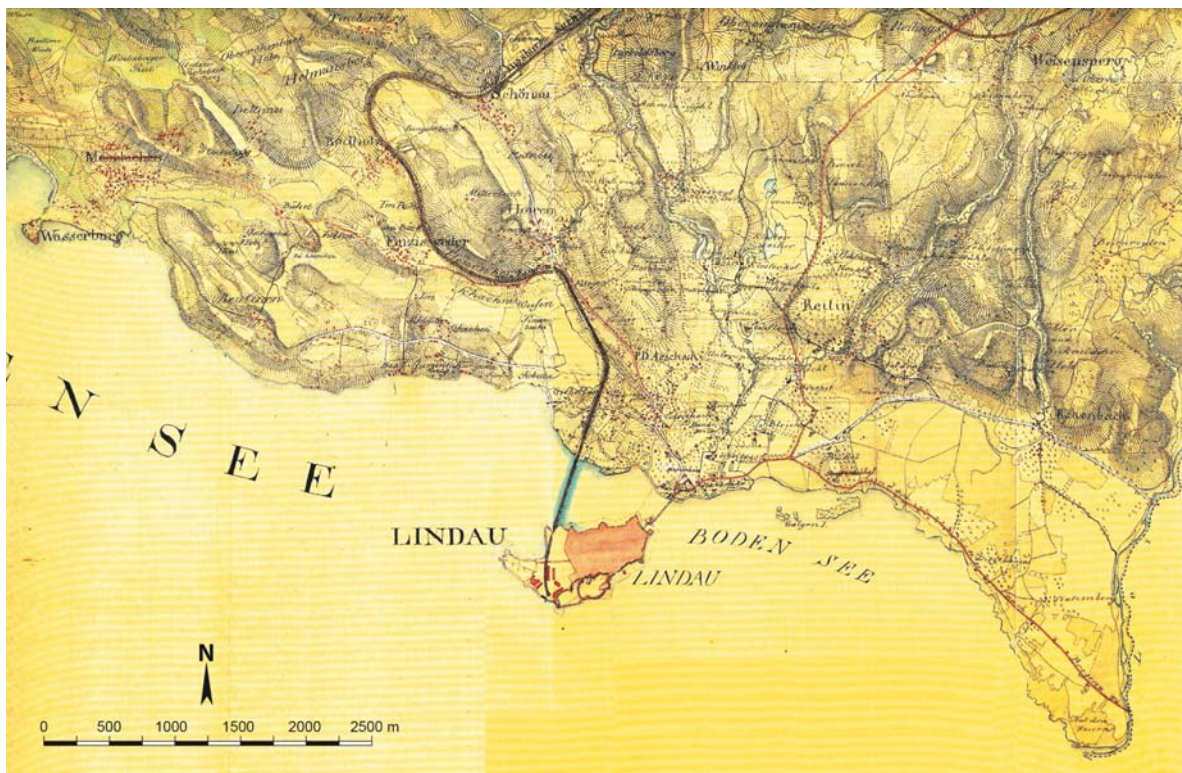


Abb. 1: Siedlungsstrukturen in Lindau 1850 (Quelle: verändert nach DB Netz AG 2003)

Erst 2002 wurde jedoch nach einem Stadtratsbeschluss seitens der DB Netz AG das Planfeststellungsverfahren für einen neuen Hauptbahnhof auf dem Festland eingeleitet, um ohne Inselumweg und Wende bzw. Lokwechsel raschere Durchgangsverbindungen in der immer enger zusammenwachsenden östlichen Bodenseeregion zu ermöglichen. Da sich in den vergangenen 150 Jahren der Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkt Lindaus von der Insel auf das Festland verlagert hatte, sollte der neue Hauptbahnhofstandort in Lindau-Reutin zudem eine bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs für die knapp 90% der Festlandsbewohner gewährleisten (s. Abb. 2).



Abb. 2: Siedlungsstrukturen in Lindau 2012 (Quelle: verändert nach Google Earth)

Nach jahrelangem Tauziehen zwischen dem Stadtrat, der eine Aufrechterhaltung der Stichstrecke auf die Insel Lindau gefordert hatte und der DB Netz AG, die ausschließlich in ein umfassendes Neubauprojekt auf dem Festland in Reutin investieren wollte, zog die Bahn überraschenderweise im Mai 2011 ihren Antrag auf Planfeststellung zurück und gab die Entscheidung über die Standortwahl ausdrücklich zurück in die Hände der Stadt Lindau mit der einzigen Maßgabe, dass bis zum Ende des Jahres 2011 Klarheit über den endgültigen Standort herrschen müsste. Auf Initiative der damaligen Oberbürgermeisterin sollte die Bevölkerung in einem vom Stadtrat zu initiiierenden Ratsentscheid die Möglichkeit haben, diese zukunftsweisende Entscheidung für die Stadt Lindau direkt demokratisch zu treffen. Bevor jedoch die von den Bürger/innen zu entscheidende Fragestellung formuliert wurde, hatten hinter verschlossenen Türen schon die Vorabstimmungen zwischen dem bayerischen Verkehrsministerium, der Stadt Lindau und vermutlich auch der DB Netz AG stattgefunden. Das Ergebnis der informellen Vorentscheidungen sah vor, dass die Bürgerschaft nicht die bislang kontrovers diskutierte Frage einer Hauptbahnhofverlagerung auf das Festland zur Entscheidung vorgelegt bekommen sollte, sondern lediglich die Möglichkeit der Bestätigung/Ablehnung zu einer sogenannten »Kombilösung«, bei der der Hauptbahnhof auf der Insel verbleiben und in erster Linie die Fernzüge einen Haltepunkt im Stadtteil Reutin erhalten sollten. Während der bayerische Verkehrsminister vor dem Ratsentscheid noch im Amtsblatt vom 18.11.2011 behauptete, die Bürger/innen hätten die Wahl zwischen den Standortalternativen, gab es faktisch keine Möglichkeit, am

11.12.2011 für einen Hauptbahnhof auf dem Festland zu stimmen. Eine Ablehnung des vorgefertigten Konzepts der »Kombilösung« auf der Basis eines Inselhauptbahnhofs hätte lediglich – so die dezidiert geäußerte Drohung seitens des Verkehrsministeriums – bedeutet, dass die Fernzüge auf der Strecke München-Zürich nach der für 2019 geplanten Elektrifizierung an Lindau vorbeigefahren wären, da neben dem Inselhauptbahnhof kein neuer Haltepunkt gebaut worden wäre.

Es ist sicherlich richtig, dass die Bayerische Gemeindeordnung zu restriktiv ist, indem sie lediglich Ja/Nein-Fragen in Rats- und Bürgerentscheiden zulässt. Aber auch ohne eine Variantenauswahl hätte seitens Politik, Medien und Bürgerschaft im Vorfeld Einigkeit darüber hergestellt werden können, dass die Antwortmöglichkeiten Ja/Nein nicht mit Wunsch- und Drohvariante, sondern mit den beiden am stärksten diskutierten und seitens der Bevölkerung am ehesten gewünschten Varianten belegt werden. Die diskursive Marginalisierung der seitens der Politik nicht mehr gewünschten Entscheidungsvariante »Hauptbahnhof Reutin« war aber offensichtlich machtpolitisches Kalkül, dem sich das direktdemokratische Instrument »Ratsentscheid« fügen musste. Im Oktober 2011 hatten sich noch unmittelbar vor der Festlegung der Fragestellung für den Ratsentscheid 61% der Lindauer/innen in einer Zeitungsumfrage mit über 600 Teilnehmer/innen für den Hauptbahnhof in Reutin ausgesprochen und nur 29% für den Inselhauptbahnhof mit und 10% für die Variante ohne zusätzlichen Haltepunkt auf dem Festland. Zur Abstimmung sollten trotzdem nur die beiden in der Umfrage deutlich unterlegenen Varianten kommen.

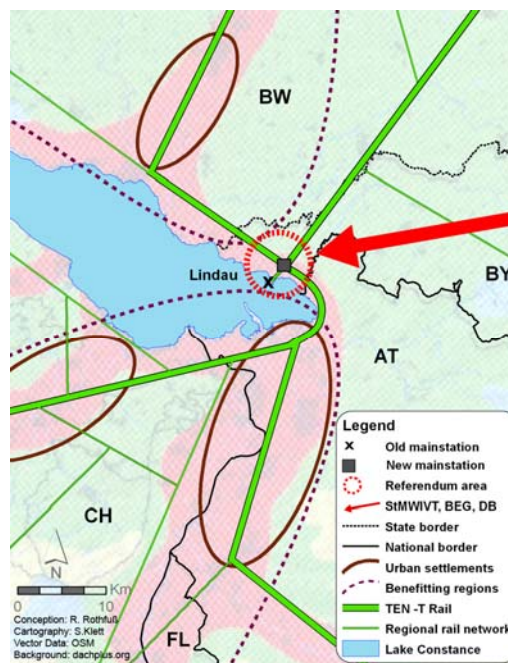


Abb. 3: Räumliche Inkongruenz der Entscheider/innen, der abstimmungsberechtigten Bevölkerung und der Betroffenen der Standortentscheidung zum Hauptbahnhof Lindau (Quelle: Rothfuß/Perrone/Mororó 2012, S. 64)



Am 11.12.2011 entschied sich die Lindauer Bürgerschaft – nach äußerst einseitiger Werbeberichterstattung seitens der lokalen Presse und des Amtsblatts unter Verweis auf zuvor in Auftrag gegebene Gutachten – erwartungsgemäß für das in puncto Nutzerfreundlichkeit für die Mehrheitsbevölkerung auf dem Festland zumindest geringere Übel eines Haltepunkts in Reutin als Ergänzung zum schlecht erreichbaren Inselhauptbahnhof (61% Zustimmung). Problematisch hierbei war jedoch, dass auf Betreiben des Verkehrsministeriums und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) in München in einem für sie letztlich rechtlich gar nicht bindenden Verfahren die Bevölkerung einer einzelnen Kommune zwischen vier Staaten in der Region Bodensee-Alpenrhein über eine Fragestellung entscheiden sollte, die für die Möglichkeiten der grenzübergreifenden Vernetzung des Bahnverkehrs entscheidend war. Jenseits der administrativen Grenzen des Lindauer Stadtgebiets wurden die Bürger/innen, die an einem besser erreichbaren Regionalbahnhof ebenso interessiert wären, zu bloßen Zaungästen eines sie letztlich direkt betreffenden direktdemokratischen Entscheidungsverfahrens degradiert (s. Abb. 3).

Verdeckte Interessen als Krux der Entscheidungsfindung bei Infrastruktur-Großprojekten

Mangelndes Interesse der Lindauer Bürgerschaft an der Bahnhofsfrage kann keinesfalls als Ursache der faktisch unwirksamen Bürgerbeteiligung trotz Ratsentscheid diagnostiziert werden. Die Standortfrage beschäftigte die Bevölkerung und auch verschiedene zivilgesellschaftliche Interessengruppen seit mehreren Jahren sehr intensiv. Erstaunlich ist jedoch die Hast, mit der letztendlich die »von oben« gewünschte und von gewissen lokalen Partnern rasch zu eigen gemachte »Kombilösung« nach vielen Jahren öffentlicher Bahnhofsdiskussion erstmals publik gemacht (16.09.2011), im Stadtrat vorentschieden (25.10.2011) und der Bürgerschaft zur bloßen Bestätigung/Ablehnung vorgelegt wurde (11.12.2011).

Nach der 20:10-Stadtratsentscheidung pro »Kombilösung« gegen die Stimmen der CSU-Fraktion hatte diese eine Unterschriftensammlung für einen Bürgerentscheid zusätzlich zum Ratsentscheid initiiert, um der Bürgerschaft zu ermöglichen, über die bis Anfang 2011 seit Jahren vom Stadtrat selbst getragene und seitens zahlreicher Bürger/innen unterstützte Lösung einer Verlagerung des Hauptbahnhofs nach Reutin bei Aufrechterhaltung der Inselanbindung als echter Alternative zur »Kombilösung« des bayerischen Verkehrsministers abzustimmen. Unter enormem medialen Druck der monopolartigen Lindauer Presselandschaft beschloss die CSU jedoch nach dem Ratsentscheid den Bürgerentscheid trotz bereits erfolgter zähneknirschender Genehmigung durch den Stadtrat zurückzuziehen, um den Ausgang der unmittelbar bevorstehenden Oberbürgermeisterwahl in Lindau nicht zu gefährden. Rasch formierte sich eine parteiunabhängige Bürgerinitiative, die den Stab übernahm und am 18.03.2012 trotz massivem medialen Gegenwind per Bürgerentscheid den nur vier Monate zuvor erfolgten Ratsentscheid sowie die zuvor gefällte gleichlautende Stadtratsentscheidung »kassierte« (53% Ja-Stimmen). Entgegen weit verbreiteter Befürchtungen, dass das Quorum von 25% Ja-Stimmen nicht erreicht werden würde, war die Wahlbeteiligung beim Bürgerentscheid mit 44% sogar noch um drei Prozentpunkte



höher als beim Ratsentscheid mit seiner am langjährigen bürgerschaftlichen Diskurs vorbeigehenden Fragestellung. Wahlmüdigkeit bei der Bevölkerung wäre durchaus zu erwarten gewesen, denn zwischenzeitlich hatten die Lindauer/innen bereits in zwei Wahlgängen einen neuen Oberbürgermeister bestimmt und bereits vor der OB-Stichwahl hatten sich erneut Wahlbescheinigungen für den Bürgerentscheid zur Bahnhofsfrage in den Briefkästen vorgefunden.

Welche Interessen eine effektive Bürgerbeteiligung in der Lindauer Bahnhofsfrage zu einem Zeitpunkt verhindert hatten, als wirkliche Alternativen eigentlich noch hätten zur Wahl stehen müssen, ist eine schwierige Frage, über die seitens der zentralen Akteure nie offen diskutiert wurde. Fakt ist jedoch, dass der bayerische Verkehrsminister die schier endlose Debatte um die Lindauer Bahnhofsfrage mit einem seinen Zielsetzungen genügenden Kompromiss möglichst rasch beenden wollte, um die an strenge Zeitvorgaben geknüpfte Kofinanzierung der Schweiz bei der Elektrifizierung der Zugstrecke Lindau-München nicht zu gefährden. Auch bei der DB Netz AG schienen sich in den vergangenen Jahren die Finanzierungsprioritäten von Regionalprojekten wie Lindau zu Großvorhaben auf zentralen Bahnmagistralen hin verschoben zu haben. Öffentlich vertrat man zwar auch nach dem Ratsentscheid noch die große Lösung der Verlagerung des Hauptbahnhofs von der Insel auf das Festland, nach dem erfolgreichen Bürgerentscheid vereitelte die Bahn jedoch die zunächst selbst vorgeschlagene und damit verbundene Abtretung der Stichstrecke auf die Insel, die ein privates Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Partnerschaft mit den Stadtwerken Lindau gemäß einem bereits ausgearbeiteten Infrastruktur- und Finanzierungsplan weiter betrieben hätte. Aufseiten der Oberbürgermeisterin als Hauptinitiatorin des Ratsentscheids einerseits und der Lindauer CSU als Hauptinitiatorin des späteren Bürgerentscheids andererseits lassen sich in erster Linie wahltaktische Zielsetzungen im Hinblick auf die anstehende OB-Wahl diagnostizieren. Die Oberbürgermeisterin hatten diese Interessen zur Aufgabe ihres früher vertretenen Konzepts der Hauptbahnhofverlagerung bewogen und die CSU zur Aufgabe des Bürgerentscheids, der mittels knapp 2.000 Unterschriften erst wenige Wochen zuvor unter hohem Krafteinsatz erkämpft worden war. Auf der Strecke blieben bei diesem bühnenreifen Politiktheater die Interessen der Bahnnutzer/innen innerhalb und außerhalb der Stadtgrenzen Lindaus.

Sachliche Informationsgrundlage und ergebnisoffener Diskurs über Alternativen als Voraussetzung für wirkliche „Entscheidung“

Der »sumpfige« Boden, auf dem eine politische Auseinandersetzung sowie eine direktdemokratische Entscheidungsfindung erst entgleisen können, ist mangelnde Transparenz bzw. eine völlig unzureichende Informationsgrundlage aufseiten einiger oder sogar aller Beteiligten. Dazu gehört auch mangelndes Engagement in der rechtzeitigen Eruiierung und Verbreitung entscheidungsrelevanter Fakten. Daher sollte die Pflicht zur rechtzeitigen Informationserhebung und -veröffentlichung für verschiedene Kategorien und Größenordnungen von Infrastrukturvorhaben detailliert für alle relevanten Sachfragen gesetzlich vorgeschrieben werden, um letztlich sehr viel teureren Fehlplanungen und -entscheidungen vorzubauen. Denn auch das Instrumentarium der Betei-



ligung und der direkten Demokratie bleibt ein stumpfes Schwert, solange sich weder Projektträger, noch öffentliche Instanzen und die Bürgerschaft über die vielfältigen Auswirkungen eines komplexen zur Entscheidung stehenden Vorhabens wirklich im Klaren sind. In besorgniserregendem Ausmaß wurde dieses Defizit in der jüngsten Vergangenheit deutschlandweit bei zahlreichen Infrastruktur-Großprojekten als generell prägendes Merkmal offenbar. In der Lindauer Bahnhofsfraage hatte die für die Bestellung des regionalen Schienenverkehrs zuständige Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) in einem teilweise fehlerhaften Gutachten die Auswirkungen des Konzepts »Kombilösung« auf den (über-)regionalen Fahrplan zwar berechnen lassen, doch weder Stadtrat und Stadtverwaltung, noch die Bürgerschaft konnten die nicht allgemeinverständlich aufbereiteten Ergebnisse kompetent und damit zielführend bewerten, da zudem keine sinnvollen Alternativkonzepte in Betracht gezogen und somit direkt vergleichbar gemacht wurden.

Die angesichts des Ratsentscheids mit seiner einschränkenden Fragestellung entstandene Bürgerinitiative für einen Festlandshauptbahnhof versuchte mittels ehrenamtlicher Arbeit erfahrener Bahnexperten die fehlerhaften *top-down*-Planungen zu entlarven und zugleich das Lösungskonzept des nachfolgend abgehaltenen Bürgerentscheids mit detailliert durchgeplanten und allgemeinverständlich aufbereiteten Daten zu untermauern. Hinsichtlich der Kommunikation mit der Bürgerschaft war jedoch schon vor dem Ratsentscheid deutlich geworden, dass die einzige örtliche Tageszeitung es als ihre öffentlich mehrfach proklamierte Aufgabe sah, gegen eine etwaige Verlagerung des Hauptbahnhofs nach Reutin Position zu beziehen und somit aktiv als zwar nicht demokratisch legitimierte, aber politisch äußerst wirksame Kraft in den demokratischen Entscheidungsprozess einzugreifen. Daher sah sich die Bürgerinitiative gezwungen, außerhalb etablierter printmedialer Kanäle zusätzlich eigene Kommunikationsmedien zu schaffen (zwei Bahnhofskongresse mit bis zu 320 Teilnehmer/innen, zwei aufeinander folgende informative Projektflyer für alle Haushalte, Plakatierung des Stadtgebiets mit zentralen Argumenten und eine intensive Facebook-Diskussion auf einer rund fünf Prozent aller Einwohner/innen umfassenden Plattform), um das propagierte Lösungskonzept ungefiltert und unverzerrt der Bürgerschaft im Vorfeld des Bürgerentscheids vorstellen zu können (s. Abb. 4).



Abb. 4: Aufwändige Plakatierungen für und wider die Verlagerung des Hauptbahnhofs in Lindau

Nicht die Bürger, sondern die Umsetzer haben das letzte Wort

In Lindau konnte der Nachweis erbracht werden, dass eine bürgerentscheidsfreundliche Gesetzgebung, wie sie in Bayern vorherrscht, eine wichtige Grundlage ist für die Möglichkeit, hinter verschlossenen Türen abgehaltene, bürgerferne Entscheidungsprozeduren zumindest empfindlich zu stören. Der konstruktive Erfolg direktdemokratischer Verfahren kann sich jedoch erst dann beweisen, wenn die bürgerschaftliche Entscheidung auch wirksam umgesetzt wird. Genau in dieser zentralen Frage lehrt das Lindauer Fallbeispiel wiederum Bedenkliches: Die Wahlentscheidung vom 18.03.2012 wurde bezüglich der zentralen bahntechnischen Forderungen der Verlagerung des Hauptbahnhofs nach Reutin schlichtweg ignoriert. In einem Bahnsprengengespräch am 26.07.2012 unter Beteiligung der Bürgerinitiative bemerkte der neue Oberbürgermeister Lindaus noch während der einjährigen gesetzlichen Bindungsfrist, dass selbst eine wahrscheinlich mehrere Jahre dauernde gerichtliche Überprüfung der (Nicht-) Umsetzung des Bürgerentscheids zu keinem Ergebnis führen würde, da bis dahin längst bauliche Fakten geschaffen worden seien. Bei einer solchen Grundeinstellung zur direkten Demokratie erübrigt sich fast die Frage, ob etwa der Einsatz diskursiver Verfahren einen konstruktiveren Ausgang des Lindauer Bahnhofstreits ermöglicht hätte. Wirkliche Bürgerbeteiligung, die sich nicht nur auf die lautstärksten Meinungsträger aus der Bürgerschaft stützt, sondern auf einer repräsentativen Zufallsauswahl von Beteiligten fußt, war seitens der Verantwortlichen an keiner Stelle des langen Entscheidungsprozesses gewünscht. Sie wäre aber bei der Definition der Ratsentscheidungs-Fragestellung durch den Stadtrat sehr hilfreich gewesen. Denn zwei Antwortalternativen, die beide an den Vorstellungen der Mehrheit der Bürger/innen vorbeigehen, wären in einem diskursiven Beteiligungsverfahren sicherlich nicht als fair und zielführend bewertet worden. Das



Grundproblem ist aber nicht, dass keiner der Verantwortlichen auf die Anwendung diskursiver Beteiligungsverfahren gekommen wäre, sondern dass die Favoritenvariante – wie bei Großprojekten üblich – bereits vorab abgesprochen worden war und das Instrument des Bürgerentscheids nur noch dazu dienen sollte, eine möglichst tragfähige Legitimationsbasis zu beschaffen und zugleich die Verantwortung für ein aus gesamtfachlicher Perspektive unsinniges Vorhaben auf die Bürgerschaft abzuwälzen.

In Lindau sollen nach aktueller Planung alle Weichenstellungen so vorgenommen werden, dass der Inselhauptbahnhof – wie zuvor im eigentlich »kassierten« Stadtratsbeschluss und Ratsentscheid vorgesehen – nach wie vor zwangsweise aus allen Richtungen angefahren werden muss, ungeachtet der Tatsache, dass hierdurch Fahrzeiten zu wichtigen regionalen Pendlerzielen empfindlich verlängert und wichtige Anschlussbrüche sogar neu verursacht werden. Statt der im Bürgerentscheid dezidiert geforderten »eingleisigen Inselanbindung« sollen weiterhin vier Gleise auf die Insel führen und durch unproduktiven Zugumlauf jährliche Mehrkosten für die mit Steuergeldern finanzierte BEG in sechsstelliger Höhe in Kauf genommen werden. Der für die Realisierung eines leistungsfähigen Festlands-Hauptbahnhofs notwendige zweigleisige Ausbau in jenem rund 300 Meter langen Abschnitt, der direkte Zugverbindungen zur regionalen Ost-West-Verknüpfung an der Insel vorbei ermöglichen würde, soll verhindert und auf der seit Jahrzehnten für das zweite Verbindungsgleis freigehaltenen Fläche eine Schallschutzmauer errichtet und damit unwiderrufliche Fakten geschaffen werden. Die von der Bürgerinitiative im Wahlkampf vor dem Bürgerentscheid geforderte Befreiung großer Areale auf der pittoresken Lindauer Insel von unschönen Gleisflächen und einer Dieseltankanlage soll hingegen realisiert werden. Was für den mit Bahnfragen nicht näher betrauten Betrachter als entscheidende, direktdemokratisch erkämpfte historische Wegmarke im städtebaulichen Entwicklungsprozess der Inselstadt erscheint, wird seitens der Verantwortlichen als Umsetzung des Bürgerentscheids selbst inszeniert. Seitens der gesetzlich zumindest für ein Jahr an den Bürgerentscheid gebundenen Stadtverwaltung wurden hingegen nie Anstrengungen ersichtlich, im Sinne des eigentlichen Bürgervotums auf Bahn und BEG Druck auszuüben und im Rahmen des direktdemokratisch beschlossenen Konzepts eine grundlegende Verbesserung der Bahnverbindungen für die Festlandsbewohner und die gesamte östliche Bodenseeregion zu erwirken. Stattdessen wurde der neue Oberbürgermeister Lindaus als schon im Vorfeld des Bürgerentscheids erklärter Gegner der Festlandsverlagerung des Hauptbahnhofs durch das bayerische Verkehrsministerium in den Aufsichtsrat der BEG berufen, so dass selbst dieses institutionelle Kontrollgremium in seiner Wirksamkeit zur Überwachung der BEG-Entscheidungen in der Lindauer Bahnhofsfrage zum zahnlosen Papiertiger verkommt. Etwaige gerichtliche Überprüfungsmöglichkeiten der (Nicht-) Umsetzung des Bürgerentscheids sind aufgrund der hohen Kosten für eine Bürgerinitiative nicht nutzbar und aufgrund der langen Verfahrensdauer nicht zielführend. Die Bayerische Gemeindeordnung eröffnet somit zwar den Bürger/innen die Möglichkeit direktdemokratischer Entscheidungsverfahren, vertraut aber bei der Umsetzung der Entscheidungen allein auf den politischen Anstand und guten Willen der maßgeblichen öffentlichen Instanzen.



Literatur

DB Netz AG (2003), Modernisierung der Eisenbahnanlagen im Raum Lindau (Bodensee). Neubau Durchgangsbahnhof Lindau Reutin. WEKA info, Mering.

Mororó, Rogerio R./Rothfuß Rainer (2012): Wem nutzt Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung? Eine kritische Analyse anhand empirischer Forschung zum Fallbeispiel Porto Alegre, Brasilien. Standort – Zeitschrift für angewandte Geographie, Jg. 36, H. 4., S. 199-203.

<http://link.springer.com/article/10.1007%2Fs00548-012-0235-z>; 28.06.2013

Rothfuß, Rainer/Perrone, Camilla/Mororó, Rogerio R. (2012): Direct Democracy in Decision Making for Mega-Projects: A New Culture of “Governance in Partnership”? In: Journal of Settlements and Spatial Planning, H. 2, Jg. 3, S. 63-75.

http://geografie.ubbcluj.ro/ccau/jssp/arhiva_2_2012/02JSSPo22012.pdf; 28.06.2013

Autor

Prof. Dr. Rainer Rothfuß (Diplom-Geograph) ist Leiter der Arbeitsgruppe Humangeographie am Geographischen Institut der Eberhard Karls Universität Tübingen und Sprecher der Bürgerinitiative Hauptbahnhof Reutin.

www.geo.uni-tuebingen.de/huge

Kontakt

Eberhard Karls Universität Tübingen
Geographisches Institut
Rümelinstr. 19-23, D-72070 Tübingen
rainer.rothfuss@uni-tuebingen.de,

Redaktion eNewsletter

Stiftung MITARBEIT
Netzwerk Bürgerbeteiligung
Redaktion eNewsletter
Ellerstraße 67
53119 Bonn
E-Mail: newsletter@netzwerk-buergerbeteiligung.de