

WAS AUF DEM SPIEL STEHT

Wie entscheiden Einzelne gemeinschaftlich? Wie regieren Bürger* demokratisch? Und wie verhält sich der Wille der Wenigen zum Interesse der Vielen? Diese Fragen stehen auf dem Spiel, wenn wir auf Möglichkeiten der Mitbestimmung blicken. Sie erweisen sich besonders dort als herausfordernd, wo es für alle Beteiligten viel zu verlieren gibt. Das ist nicht zuletzt bei großen Infrastrukturprojekten der Fall: Sollen Berge gesprengt, Bewohner umgesiedelt oder Bachläufe begradigt werden, um einen Tunnel oder eine Brücke, ein Atomkraftwerk oder einen Staudamm zu bauen, wird zur entscheidenden Frage, wie Bürgerbeteiligung gelingt. In Grenzregionen, wo sich unterschiedliche Länder, Sprachen und Kulturen begegnen, stehen sich zugleich unterschiedliche Interessen gegenüber, deren Zusammenspiel zu organisieren die große Aufgabe ist.

Ein Medium des Zusammenspiels ist das Spiel. Es kennt Regeln und Ausnahmen, Kooperationen und Konfrontationen, Strategien und Bluffs, Chancen und Hindernisse, Absichten und Ziele – und fängt so spielerisch ein, was ansonsten alltäglicher Ernst ist. Ausgehend von prägenden Reiseerfahrungen haben wir das Brettspiel **Grenzgänger** entwickelt, das partizipative Herausforderungen im Kleinen zu meistern hilft. So qualifiziert es wiederum für die großen Aufgaben in der Welt, indem es die Akteure gemeinsam gestalten und erleben lässt, was geschehen soll – phantasievoll und initiativ.

Grenzgänger entstand dadurch, dass wir selbst zu Grenzgängern wurden. Die Feste Fehmarnbelt-Querung zwischen Dänemark und Deutschland befand sich ebenso auf unserer Reiseroute wie die geplante Schnellbahnstrecke zwischen Lyon und Turin sowie der Schweizer Gotthard-Basistunnel. Von den unterschiedlichen Spielplätzen, die das **Grenzgänger**-Szenario prägten, berichten wir hier.

*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichten wir auf die weibliche und männliche Form. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

SPIELPLATZ A: FESTE FEHMARN- BELT-QUERUNG

»Alles, was wir sagen, verstehen sie nicht. Sie wollen den Tunnel realisieren, wir wollen ihn verhindern. Es kommt zu keinem Dialog.« So äußerte sich einer unserer deutschen Interviewpartner beim Besuch der Festen Fehmarnbelt-Querung. Unsere Recherchen zu dem Großinfrastrukturprojekt zwischen Norddeutschland und Süddänemark zeigten nicht nur, wie schwierig es ist, Bürger grenzüberschreitend zu beteiligen, sondern auch, wie unterschiedlich ein solches Projekt bewertet und wahrgenommen wird.

Als Teil des europäischen Nord-Süd-Verkehrskorridors soll die Feste Fehmarnbelt-Querung das logistische Nadelöhr zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa beseitigen. Bis 2021 soll für rund sechs Milliarden Euro ein 18 km langer Absenktunnel auf dem Meeresboden der Ostsee entstehen, der die schleswig-holsteinische Insel Fehmarn mit der dänischen Kommune Lolland über Schiene und Straße miteinander verbindet. Bisher verkehren nur Schiffsfähren. Von dem Tunnelbau sollen auch die skandinavischen Industriezentren Kopenhagen und Malmö profitieren, die besser an den internationalen Handelsplatz Hamburg angeschlossen wären. Zugleich verkürzt sich die Reisezeit zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen von jetzt viereinhalb auf dann drei Stunden. Nicht zuletzt soll die deutsch-dänische Grenzregion durch das Großprojekt wachsen: Arbeitsplätze, Industrieansiedlungen und Finanzinvestitionen werden versprochen.

Für die Feste Fehmarnbelt-Querung müssten zusätzlich milliardenschwere Hinterland-Anbindungen mit neuen Güterverkehrsstraßen und Autobahnverbindungen ertüchtigt und ausgebaut werden. Das sorgt für Protest und Ablehnung bei den Bürgern in Schleswig-Holstein, die nicht nur Umweltschäden aufgrund des Tunnelbaus erwarten, sondern vor allem eine Wertminderung ihrer Häuser und eine Verschandelung ihrer Heimat befürchten. So müssten Bauern ihr Land für vermehrten Verkehr aufgeben. Der zunehmende Lärm könnte auch zahlreiche Touristen von ihrem nächsten Fehmarn-Urlaub abhalten.

SPIELPLATZ B: LYON-TURIN- SCHNELLBAHNSTRECKE

Außerdem zweifeln viele deutsche Bürger und Experten an der Wirtschaftlichkeit des Mammutprojekts: Stimmt das reale Verkehrsaufkommen wirklich mit den Berechnungen überein, bei denen der Feste Fehmarnbelt-Querung ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis bescheinigt wird? Siedeln sich tatsächlich so viele neue Unternehmen in der Grenzregion an? Und rechtfertigen die versprochenen europäischen Vorteile einer besseren Nord-Süd-Verbindung die finanzielle Förderung durch die EU?

Im Herbst 2011 – infolge der Stuttgart21-Proteste – gründete die schleswig-holsteinische Landesregierung ein Dialogforum für Verwaltung, Unternehmen und Bürgerinitiativen. Unter der Leitung eines neutralen Moderators sollten Fakten zum Bau und Vorschläge für Alternativen zusammengetragen werden. Doch auch nach drei Jahren öffentlicher Sitzungen sehen die Bürger ihre Anliegen nicht angemessen gewürdigt, da ihre Fragen gar nicht oder nur unbefriedigend beantwortet würden. »Es geht nicht darum, ob, sondern nur darum, wie die Querung umgesetzt wird«, so das resignierte Fazit eines engagierten Bürgers. Er kritisiert nicht nur, dass dem ganzen Verfahren jede Ergebnisoffenheit fehle, sondern auch, dass der Moderator des Forums nicht unabhängig sei. Bei Grenzgänger kommt deshalb dem Moderator eine Schlüsselrolle zu, denn er beobachtet das Spielgeschehen parteiulich und sorgt dafür, dass sich die Spieler auf Augenhöhe begegnen.

Wie wichtig es ist, Sichtweisen auszutauschen, zeigten auch unsere Gespräche in Lolland. Denn dort werden Wirtschaftlichkeit und Folgen des Baus für die einheimische Bevölkerung ganz anders eingeschätzt als in Ostholstein: Rund um Maribo, einer Region, die bisher von einer im dänischen Vergleich höheren Arbeitslosigkeit und einer agrarisch-kleinteiligen Wirtschaftsstruktur geprägt ist, wird die Feste Fehmarnbelt-Querung als Jobmotor gesehen, der langfristig zu einem Aufschwung beitrage. »Wenn Europa zusammenwachsen soll, brauchen wir gut ausgebaute Infrastrukturen«, so der Bürgermeister. »In zehn Jahren wird sich auch auf Fehmarn niemand mehr darüber beschweren, im Gegenteil. Ich wüsste schon gerne, warum sich einige Deutsche so gegen dieses Projekt mit all seinen europäischen Vorteilen wehren, schließlich haben sie

es doch auch in der EU mitgetragen.« Gleichwohl sei ihm bewusst, so der Lokalpolitiker, dass ohne öffentliche Akzeptanz in der Bundesrepublik die Feste Fehmarnbelt-Querung wohl kaum erfolgreich zu realisieren sei.

Immer wieder stellten wir bei unseren Interviewpartnern ein großes Bedürfnis nach grenzüberschreitendem Dialog fest. Welche Infrastrukturen brauchen wir und wie gehen wir mit ihren Auswirkungen um? Diese Frage muss beantwortet werden, bevor die Entscheidung für die Finanzierung und Umsetzung eines Großprojekts gefallen ist. Die Grenzgänger-Regionskarten bilden deshalb reale Herausforderungen ab, wenn es darum geht, Infrastrukturen zu planen und zu bauen. Sie fordern zu transnationalem Dialog geradezu auf.

Die EU-Kommission stellt mit ihren Programmen für Energie und Verkehr (TEN-E und TEN-T) rund 35 Milliarden Euro bis 2020 für neue und bessere Straßen, Schienen, Flughäfen, Stromtrassen und Gaspipelines bereit. Auch die Feste Fehmarnbelt-Querung erhält aus Brüssel als »vordringliches Verkehrsprojekt« Zuschüsse zu den Planungs- und Baukosten. Die EU-Kommission hofft, durch die TEN-Programme den wirtschaftlichen Anschluss abgehängter Regionen und das Zusammenwachsen europäischer Märkte zu bewirken, aber auch den kulturellen Austausch in Grenzregionen zu fördern.

Doch was Bürgerbeteiligung angeht, werden bei der EU-Infrastrukturplanung derzeit die falschen Anreize gesetzt: Ausgerechnet dort, wo die Spielräume für Entscheidungen und damit für grenzüberschreitenden Dialog besonders groß sind, ist die geringste Beteiligung vorgesehen. Wenn die Brüsseler Innovation and Networks Executive Agency die TEN-Milliarden für Großinfrastrukturprojekte in Europa bewilligt, werden bereits die Eckpfeiler in den Boden gerammt, die dann nationale, regionale und lokale Pläne bestimmen. Die Bürger sind an diesen Plänen zwar tendenziell zunehmend beteiligt, aber grundsätzlich lässt sich immer weniger verändern.

Ähnlich der Feste Fehmarnbelt-Querung ist die Lyon-Turin-Schnellbahnstrecke eines der umstrittensten Infrastrukturprojekte Europas. Die Entscheidung für den Bau wurde bereits 1988 getroffen, doch ist er noch längst nicht abgeschlossen. Die massiven, teils gewaltsamen Proteste der italienischen Zivilgesellschaft gegen die Trasse führten dazu, dass sich der Baubeginn bis 2005 verzögerte.

Die Lyon-Turin-Schnellbahnstrecke ist ein Teilprojekt des europäischen TEN-T-Korridors, der Lissabon und Kiew miteinander verbinden soll. Die Argumente für und gegen diese Ost-West-Achse sind ebenso vielfältig wie diejenigen bezüglich der Lyon-Turin-Schnellbahnstrecke. Die Unterstützer der Trasse betonen ein besseres Zusammenwachsen von Ost- und Westeuropa, außerdem befürworten sie einen auf die Schienen verlagerten Verkehr.

Im italienischen Susatal sehen das die meisten Bürger ganz anders: Das Tal ist schmal und dicht besiedelt, außerdem existieren bereits eine Autobahn sowie eine Bahn- und eine Stromtrasse. Darüber hinaus befürchten die Anwohner, dass die Natur durch das geplante Trassenprojekt beschädigt wird, nicht zuletzt aufgrund von Tunnelbohrungen, die angesichts eines möglichen Asbest-Austritts auch gesundheitliche Risiken für die Bevölkerung bergen. Doch schwingt bei der italienischen Kritik ebenfalls ein grundsätzliches Misstrauen gegenüber Behörden und Betrieben mit, denen jede seriöse Absicht abgesprochen wird.

So steht die Situation in Norditalien beispielhaft für das Partizipationsparadox, das schon bei der Feste Fehmarnbelt-Querung zu beobachten war: Je fortgeschrittener ein Infrastrukturprojekt ist, desto geringer sind die Einflussmöglichkeiten. Doch je fortgeschrittener es ist, desto größer ist auch das öffentliche Interesse, etwas zu verändern. Mit den Grenzgänger-Problemkarten fangen wir diese und andere Hindernisse spielerisch ein.

Dass auf italienischer Seite die Bürger nicht rechtzeitig und nur ungenügend beteiligt gewesen sind, hat sicher erheblich dazu beigetragen, dass die Situation dort eskalierte. Die Bewegung NO-TAV bezeugt dies: »Bürgerbeteiligung? Das Konzept existiert bei uns

nicht!« So wurden wir im Protestcamp der NO-TAV-Aktivisten begrüßt. Die Initiative, die seit über 20 Jahren gegen das Projekt ankämpft, hat uns nicht nur vom angespannten Verhältnis zwischen Verwaltung, Unternehmen und Bürgern berichtet, sondern uns auch dessen Manifestation anhand der Baustellenabsicherung vorgeführt.

Der Baustellenzaun in Chiomonte im Piemont gleicht dem eines Hochsicherheitstrakts. Rund 70 Arbeiter werden dort von über 300 Carabinieri eskortiert. Die italienische Militärpolizei identifiziert jeden Bürger, der sich dem Areal nähert, und sichert es weiträumig ab. Zehntausende Euro gibt der Staat täglich für das gigantische Sicherheitsprogramm aus – Panzer vor Ort inklusive. »Wenn wir 20 Jahre zurückgehen, sehen wir, was das Hauptproblem ist: Das Projekt wurde einfach durchgedrückt. Es wurde den Anwohnern aufgezwungen. Ihre berechtigten Einwände wurden einfach ignoriert.« So fasst es einer unserer Gesprächspartner von der NO-TAV-Bewegung zusammen.

Das Absurde an dieser italienischen Tragödie ist, dass sich keiner der Protagonisten eine solche wüschte. Und auf der französischen Seite ist eine durchaus andere Konstellation anzutreffen. Die regionalen, nationalen und transnationalen Beteiligungsinstrumente, die zur Verfügung stehen, wurden von den Bürgern genutzt, um ihre Sorgen und Befürchtungen hinsichtlich des Trassenbaus zu äußern. Ein französischer Interviewpartner erklärte uns: »Die Franzosen sind weniger aufmüppig als die Italiener, aber das heißt nicht, dass es keine Opposition gibt. Es gibt sie.« Doch ist die französische Opposition auch deshalb im Vergleich zur italienischen nur eine Randnotiz, weil das Territorium in Richtung Lyon dünner besiedelt und insgesamt weitläufiger ist.

Das einzige transnationale Instrument, um Bürger bei Infrastrukturprojekten zu beteiligen, ist derzeit die Strategische Umweltprüfung. Sie ermöglicht es Bürgern in angrenzenden Staaten, die Bauplanungen des ausführenden Landes zu beeinflussen. Grundlage der Strategischen Umweltprüfung sind die internationalen Aarhus- und ESPOO-Konventionen, die auch die EU ratifiziert und 2003 in eine eigene EU-Öffentlichkeitsbeteiligungs-

richtlinie transformiert hat. Diese Richtlinie regelt, wie die Mitgliedsstaaten die Umweltprüfung durchzuführen haben.

Doch unterzeichnen die Staaten meist noch bilaterale Abkommen, da die Strategische Umweltprüfung erhebliche Defizite aufweist: Ihre Ergebnisse werden nicht verbindlich berücksichtigt, und wenn doch, dann stets unterschiedlich. Außerdem gibt die Richtlinie nur Mindeststandards in Sachen Bürgerbeteiligung vor. So ist beispielsweise nicht explizit geregelt, dass Planungsunterlagen in die Sprachen der Nachbarländer zu übersetzen sind. Das Verfahren ist infolgedessen oftmals so aufwendig und undurchsichtig, dass sich selbst interessierte Bürger nur schwer sinnvoll einbringen können.

Doch selbst die existierenden, wenn auch ungenügenden Instrumente erzielten in Italien keine Wirkung, stehen doch dort Verwaltung und Unternehmen permanent unter Korruptions-, Bürger regelmäßig unter Revolutionsverdacht. Entsprechend ist die NO-TAV-Bewegung Teil der lokalen Identität geworden – gegründet auf ein gemeinsames Feindbild. So ideologisiert sich das Projekt ebenso wie den Widerstand: Die Bürger beschimpfen Verwaltung und Unternehmen als »Mafia«, während Wirtschaftsvertreter von einem »lokalen Dschihad« sprechen, den die Protestierenden führten.

Die Lyon-Turin-Schnellbahnstrecke zeigt exemplarisch, wie wichtig Bürgerbeteiligung ist, um grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte umzusetzen, und welche Probleme auftauchen, wenn es nicht gelingt, sie zu etablieren, ja zum Ausgang aller Planungen zu machen. Damit dies gelingen kann, müssen die EU-Instrumente zur Bürgerbeteiligung besser an die Situation vor Ort angepasst, früher eingesetzt und um weitere Elemente ergänzt werden. Grenzgänger wiederum verhandelt besonders die frühe Planungsphase eines Infrastrukturprojekts, wenn alle Optionen noch offen sind und es darum geht, gemeinsame Vor- und Nachteile, aber auch eigene Präferenzen abzuwägen.

SPIELPLATZ C: GOTTHARD- BASISTUNNEL

»Der Bürger ist hier der Chef.« Mit diesen Worten wurden wir von einem Basler Unternehmer empfangen, der uns zugleich darauf hinwies, dass Bürgerbeteiligung als Begriff in der Schweiz nicht existiere. Er degradiere Bürger zu Statisten, während sie in der Eidgenossenschaft nicht bloß beteiligt seien, sondern entscheiden würden. Die Politiker seien vielmehr daran »beteiligt«, den Willen der Bürger umzusetzen.

Mit ihren 26 recht selbstständigen Kantonen, ihrer Mehrsprachigkeit sowie ihren unterschiedlichen kulturellen Traditionen steht die Schweiz als Nicht-EU-Mitglied wie eine EU im Kleinen da. Denn die strukturellen Herausforderungen der Integration verschiedener Regionen, Sprachen und Kulturen sind nicht anders als in der EU, nur werden sie in der Eidgenossenschaft anders gelöst. Das liegt vor allem daran, dass die Bürger die oberste Gewalt im Staat bilden – und dieser Gewalt permanent Ausdruck verleihen. Sie können auf Bundesebene, im Kanton und in der Gemeinde ihre Meinung nicht nur äußern, sondern auch direkt demokratisch abstimmen.

Der Gotthard-Basistunnel ist als größtes helvetisches Bauvorhaben ein Infrastrukturprojekt, das nicht von Protesten und Widerstand geprägt ist. Mit seinen zwei 57 km langen Röhren bald der längste Tunnel der Welt, verläuft er zwischen zwei Kantonen und zwei Sprachregionen. Er führt von Erstfeld im Kanton Uri bis ins italienischsprachige Bodio bei Biasca im Kanton Tessin. Der Tunnelbau gilt in Sachen transparenter Planung und aktiver Bürgerbeteiligung weltweit als vorbildlich. Wobei es in der Schweiz geradezu eine politische Notwendigkeit darstellt, derartige Riesensprojekte transparent und partizipativ zu gestalten, sind sie doch durch die Voten der Bürger erst ermöglicht und jederzeit zu stoppen.

Der Tunnelbau wird auch nicht grundlos als Beispiel der helvetischen Konsensgesellschaft angeführt. Denn um ihn voranzubringen, haben die Schweizer mehrfach abgestimmt – je nachdem, wie weit man historisch zurückgehen will: 1898 beschlossen die Eidgenossen die Verstaatlichung der bis dahin privaten Eisenbahn, später folgten Richtungsentscheidungen über die Verlagerung des Schwerlast-

verkehrs von der Straße auf die Schiene, über den Bau der Tunnelröhren, über ihre Routen und Kosten (inklusive Routen- und Kostenkorrekturen) bis hin zu Fragen des Alpenschutzes und der Verkehrssicherheit.

Dafür, dass die Schweizer den Gotthard-Basistunnel wohl 2016 ohne größere Zeitverzögerung und merkbliche Kostenexplosion einweihen werden, gibt es viele Gründe. So geht die Bürgerbeteiligung in der Schweiz noch weit über den formellen Rahmen (also über Referenden und Volksinitiativen) hinaus. Da jeder Bürger das Recht hat, so gut wie alle Planungsdokumente einzusehen, ist das Verhältnis zwischen Bürgern, Unternehmen und Verwaltung ein ganz anderes, als es in Dänemark, Deutschland, Italien oder Frankreich zu beobachten war. Denn Unternehmen und Verwaltung sehen in den Schweizer Bürgern weniger »Stimmvieh«, das »Mist« macht, sondern vielmehr Auftraggeber, deren Zufriedenheit das eigene Handeln erst legitimiert. Die **Grenzgänger**-Szenariokarten bilden diese landestypischen Eigenheiten, die wir angetroffen haben, ab.

Dass Fristen und Kosten besser eingehalten werden, hängt auch damit zusammen, dass nach einem vieldiskutierten Beschluss Experten dessen Umsetzung übernehmen. Aus einem politischen wird ein unternehmerisches Projekt – im Auftrag der Allgemeinheit. Politische Possenspiele und Schachereien bleiben aus – und also jede Menge Mehraufwand, der durch falsche Verantwortungsstrukturen entsteht und Verzögerungen sowie Verteuerungen fördert.

Letztlich findet sich das bei der Festen Fehmarnbelt-Querung sowie bei der Lyon-Turin-Schnellbahnstrecke zu beobachtende Partizipationsparadox beim Gotthard-Basistunnel praktisch widerlegt. Denn dadurch, dass die Bürger als Souverän jederzeit die Möglichkeit haben, auf jeder staatlichen Ebene gesetzgebend zu wirken, disziplinieren sie nicht nur die politische Kaste, sondern auch sich selbst. So wie die Berufspolitiker bei ihren Vorschlägen interessiert sind, bereits zu Beginn alle relevanten Interessengruppe anzuhören und zu berücksichtigen, so sind die Bürger motiviert mitzureden, da sie wirklich gefragt sind. Natürlich fällt nicht jede Abstimmung in der Schweiz einstimmig aus – doch wie sie zustan-

de kommt, erklärt die hohe Zufriedenheit der Eidgenossen mit ihrer demokratischen Kultur.

Unternehmen leisten dazu ebenfalls einen Beitrag: »Wir veranstalten immer wieder Baustellenfeste und Tage der offenen Tür, an denen auch die Menschen kommen, die unter Lärm, Erschütterungen und Schäden an ihrem Haus ohne Zweifel leiden«, erklärte ein Vertreter der AlpTransit AG, die im Namen der Schweizerischen Bundesbahnen den Tunnelbau durchführt. Das Interesse der Geschädigten zeige, »dass auch die eigentlichen Verlierer das Projekt mittragen und als Gewinn für andere sehen können«.

Will man von der Schweiz lernen, ließe sich auf EU-Ebene in Sachen Bürgerbeteiligung einiges tun. Denn wenn es Brüssel wirklich ernst damit meint, dass die verschiedenen Kulturen und Staaten durch bessere Infrastrukturen besser zusammenwachsen, dann muss es auch die Instrumente und Institutionen fördern, die grenzüberschreitende Bürgerbeteiligung ermöglichen. Mit der Europäischen Bürgerinitiative ist ein erster Schritt in diese Richtung unternommen, wenn auch noch sehr bürokratisch, schwerfällig und unverbindlich. Die Strategische Umweltprüfung ist ebenfalls weiterzuentwickeln, wenn sie transnationale Bürgerbeteiligung sinnvoll unterstützen soll. Außerdem könnte die Vergabe der TEN-Milliarden an Mitspracherechte der Bürger gekoppelt werden und mehr Geld aus dem Struktur- und Kohäsionsfonds für transnationalen Bürgerdialog bereitgestellt werden. Mit einem Kompetenzzentrum für Bürgerbeteiligung, das anfangs beim EU-Ombudsmann angesiedelt ist, könnte die EU außerdem weitere Wege bedenken und den oft überforderten regionalen Verwaltungen zur Seite stehen, die nicht wissen, wie sie Bürger in mehreren Staaten ansprechen sollen.

WIE EIN SPIEL ENTSTEHT

Die Berichte von den drei »Spielplätzen« zeigen: Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen politischer Kultur, formeller Gesetzeslage und faktischer Bürgerbeteiligung. Um eine Spielkultur zu pflegen, die nicht nur zum Nachdenken, sondern auch zum Mitmachen einlädt, haben wir **Grenzgänger** entwickelt – ein Brettspiel, das in einem Dreiländereck seinen Lauf nimmt. Die unterschiedlichen Länderszenarien, die gemeinsame Infrastrukturausforderung sowie weitere Rahmenbedingungen ergeben sich während des Spiels durch das Ziehen von Spielkarten. Angeregt hat uns die Zusammenarbeit mit Georg Pohl, der zur Regionalentwicklung mit dem Trainingsspiel »Stadtspieler« (<http://www.stadtspieler.com>) ein ähnliches Format etablierte. Auch hier nehmen Spieler unterschiedliche Rollen ein, die bei der Stadtentwicklung zu besetzen sind, um kreativ und im Dialog die verschiedenen Perspektiven bei Großprojekten nachzuziehen.

Die Spielkarten entstanden auf der Grundlage unserer Reiseerfahrungen. Ziel des Spiels ist es, ein Leitbild für eine Grenzregion zu entwerfen, die angesichts einer grenzübergreifenden Infrastrukturausforderung nach Perspektiven und Alternativen sucht. Dass ein solches Ziel allen von uns besuchten Projekten eigentlich zugrunde liegt, begründet seine Wahl. **Grenzgänger** ermöglicht jedem Spieler, als Unternehmer, Politiker und Bürger aufzutreten und seine eigenen Interessen bei der Planung von Straßen, Stromtrassen, Tunneln oder Windparks gleichberechtigt neben den Sinndeutungen anderer zu vertreten.

Der Weg vom Beispiel zum Spiel, von den Spielplätzen zu den Spielkarten war besonders lehrreich: Um das Spiel zu entwickeln, mussten wir von den Reiseerfahrungen abstrahieren, sie grundsätzlich und in vereinfachter Form artikulieren, damit sie im Spiel wiederum konkrete Erfahrung, singuläres Ereignis werden können. Von der Situation über die Abstraktion zur Fiktion – das ist der Weg, den wir eingeschlagen haben. Das fiktive Spielszenario wird für die Spieler wieder ganz real und ermöglicht ihnen spielerische Realitätserfahrungen, die bestenfalls die Realität spielerisch zu verändern, ja zu verbessern helfen.

PRO
BLEM
KARTE

Ressourcen

Die Verwaltung entdeckt das Potenzial von Bürgerinitiativen und Vereinen. Entsprechende Gesetzesreformen erleichtern bürgerschaftliches Engagement.

Ressourcen

Durch gezielte Innovationsförderung können die Unternehmen günstiger produzieren. Sie werden wettbewerbsfähiger und bei den Mitarbeitern beliebter.

Ressourcen

Die Nationalmannschaft ist Fußballweltmeister geworden. Die Stimmung im Land verbessert sich, außerdem steigt die Arbeitsmotivation.

Ressourcen

Dank einer Strukturreform haben sich die Kosten der Verwaltungsbehörden halbiert. Die freigewordenen Gelder müssen neu verteilt werden.

Hindernis

Durch ein schweres Unwetter wird die Region erheblich beschädigt. Die Reparaturen kosten Geld, das so nicht eingeplant war.

Hindernis

Wichtige Verwaltungsaufgaben sind ausgelagert. Da der private Dienstleister jedoch völlig überfordert ist, dauern alle Projekte länger als erwartet.

Hindernis

Bauvorhaben der Grenzregion verzögern sich. Wichtige Planungsdokumente sind nicht in die anderen Sprachen übersetzt und entsprechen nicht den Vorgaben der anderen Länder.

Hindernis

Es regt sich Unmut unter den Bürgern. Sie sind mit der politischen Entwicklung unzufrieden und demonstrieren lautstark auf den Straßen.

Blick von außen

Die Bürger sind mit der Informationspolitik der angrenzenden Verwaltungen und Unternehmen unzufrieden. Sie hätten von den fortgeschrittenen Infrastrukturplanungen in den Nachbarländern gern früher erfahren.

Blick von außen

Der Innovationsfonds »Projekt Europa« stellt Fördergelder zur Verfügung. Er unterstützt grenzüberschreitende Bauvorhaben.

Hindernis

Alle werden immer älter, immer weniger bekommen Kinder. Der demografische Wandel fordert sämtliche Institutionen heraus.

Hindernis

Die ausführenden Unternehmen stehen vor einem Dilemma: Erst wenn die Bagger rollen, gehen die betroffenen Bürger auf die Straße. Auch die Verwaltung ist ratlos, wie sie die Beteiligungsprozesse neu organisieren soll.

Blick von außen

Eine Richtlinie verpflichtet die Verwaltung, Bürger in ihrem Lebensumfeld anzusprechen. Statt bei Infoabenden im Rathaus sollen Projekte durch kreative Formate an neuen Orten kommuniziert werden.

Blick von außen

Immer mehr Touristen strömen ins Land – und gehen shoppen. Es stehen zusätzliche Einnahmen zur Verfügung, die neu verteilt werden.

Blick von außen

Internationale Produktionsstandards und Produktnormen sind beschlossen worden. Die Anpassung ist für die einheimischen Unternehmen sehr kostspielig.

Blick von außen

Aufgrund einer Finanzkrise müssen sämtliche Budgets gekürzt werden. Haushalte, Unternehmen, Verwaltung – alle sind betroffen.

SZE
NA
RIO

SZE
NA
RIO

SZE
NA
RIO

SZE
NA
RIO

SZENARIO

Die Bürger sind unzufrieden. Zwar wächst die Wirtschaft, aber sie wünschen sich mehr Einfluss auf politische Entscheidungen. Unternehmen und Verwaltung lehnen dies ab. Sie fürchten unnötige Verzögerungen.

SZENARIO

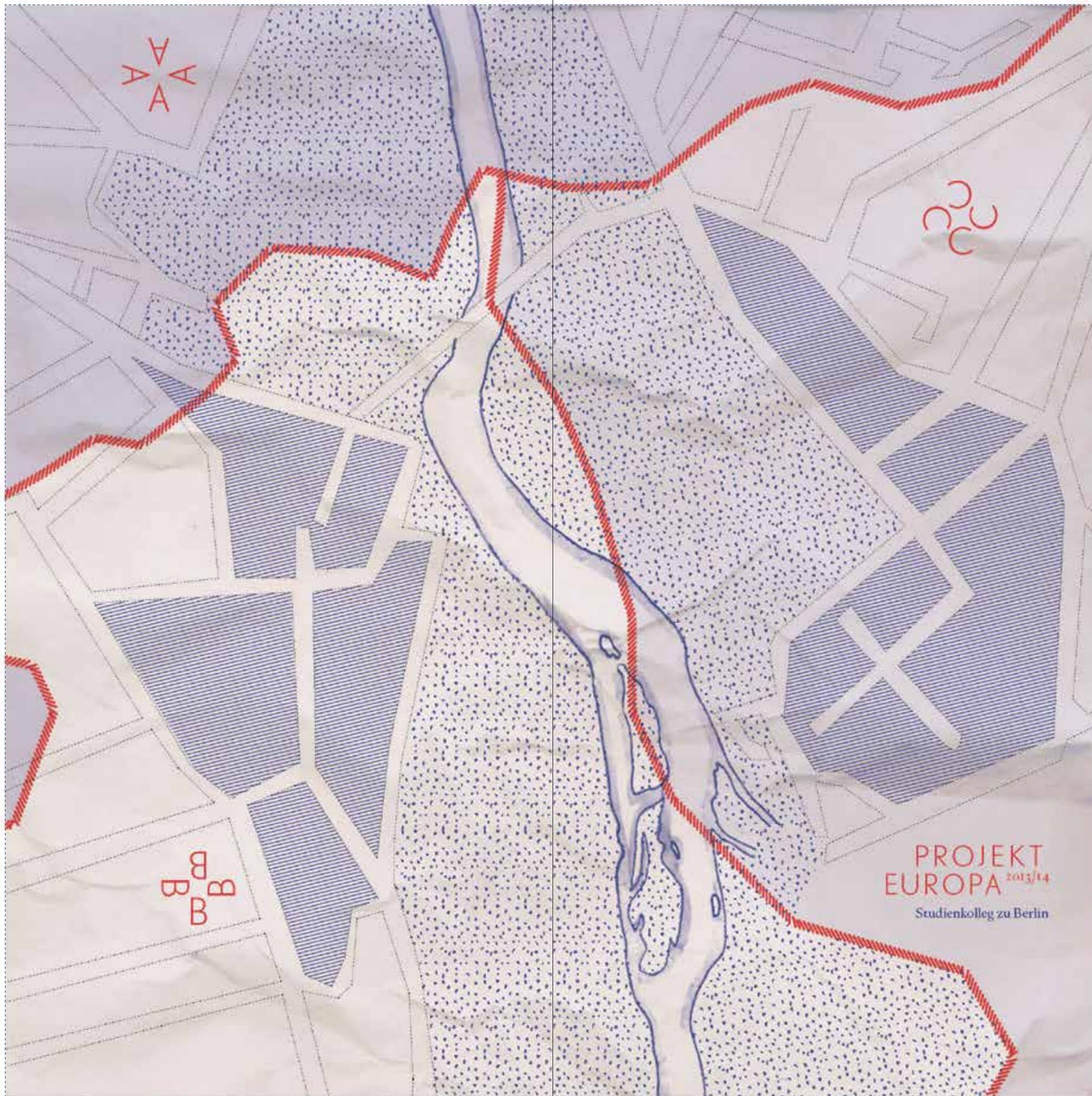
Seit jeher bringen die Bürger der Verwaltung großes Vertrauen entgegen. Deshalb betätigt sich der Staat auch immer wieder als Unternehmer. Dass er zu mächtig sei, kritisieren nur ausländische Investoren.

SZENARIO

In Wahlen und Abstimmungen erlassen die Bürger Gesetze und ändern die Verfassung. Sie regieren sich selbst. Unternehmen und Verwaltung bemühen sich, ihr Handeln durch Volksabstimmungen zu legitimieren.

SZENARIO

Egal, was es ist: Wenn es ein Projekt der Verwaltung ist, steht es unter Korruptionsverdacht. Das gilt für unternehmerische Initiativen ebenso. Unternehmen und Verwaltung genießen keine gesellschaftliche Anerkennung.



SZE
NA
RIO

SZE
NA
RIO

PRO
BLEM
KARTE

PRO
BLEM
KARTE

SZENARIO

Die Wirtschaft schwächelt, die Parteien sind zerstritten – und dennoch genießen sie hohes Ansehen. Schließlich redet kein Patriot sein Land schlecht. Doch damit es aufwärtsgeht, reicht das Vertrauen der Bürger nicht aus.

SZENARIO

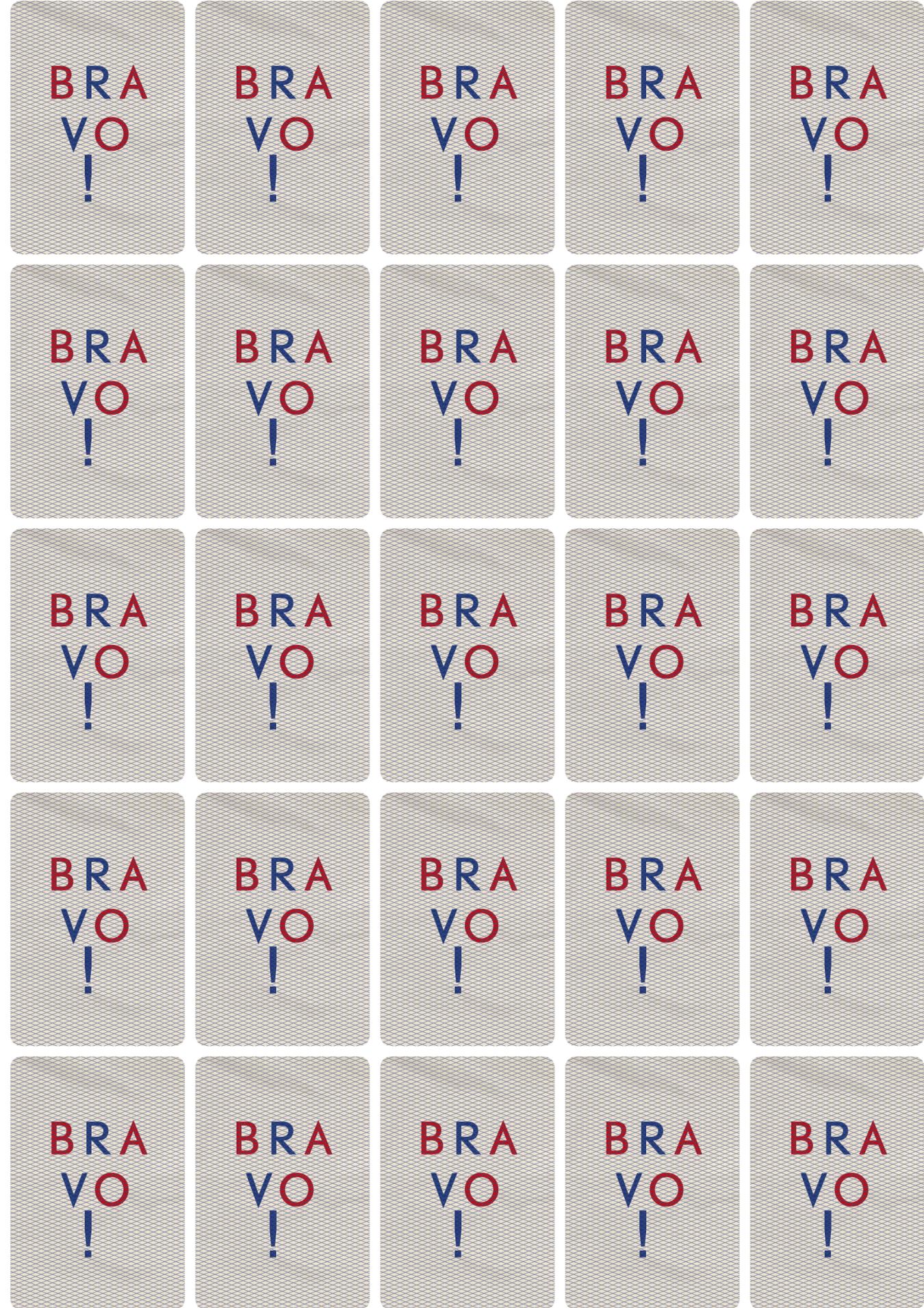
Während die Reichen kaum Steuern zahlen, demonstrieren die verarmten und verärgerten Bürger vor dem Regierungssitz. Die Lage droht zu eskalieren. Wenn nicht dringende Reformen gelingen, versinkt das Land im Chaos.

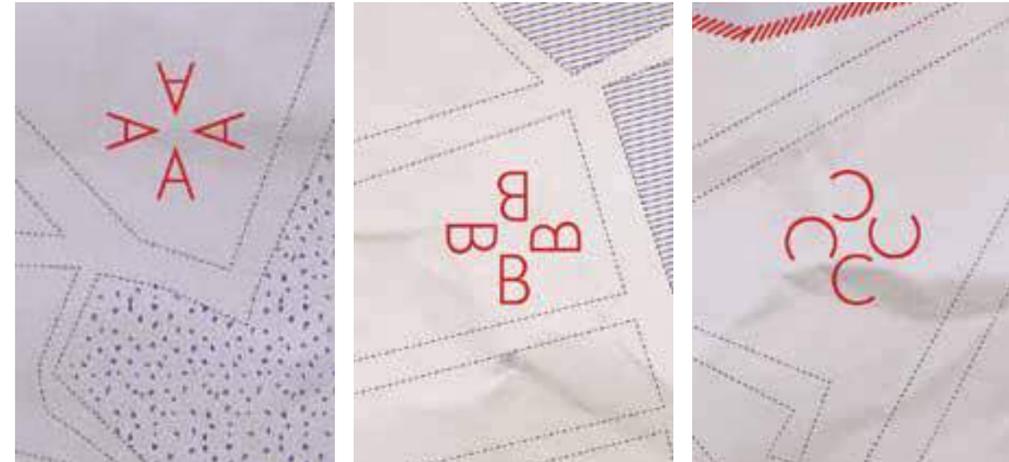
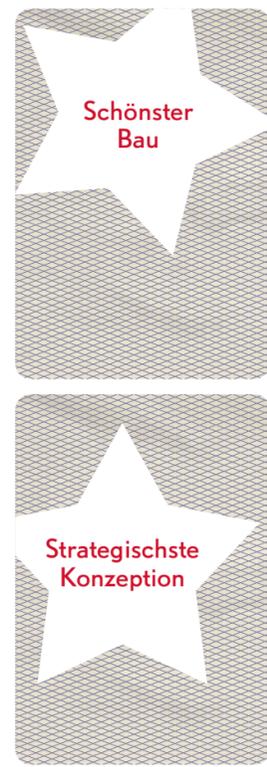
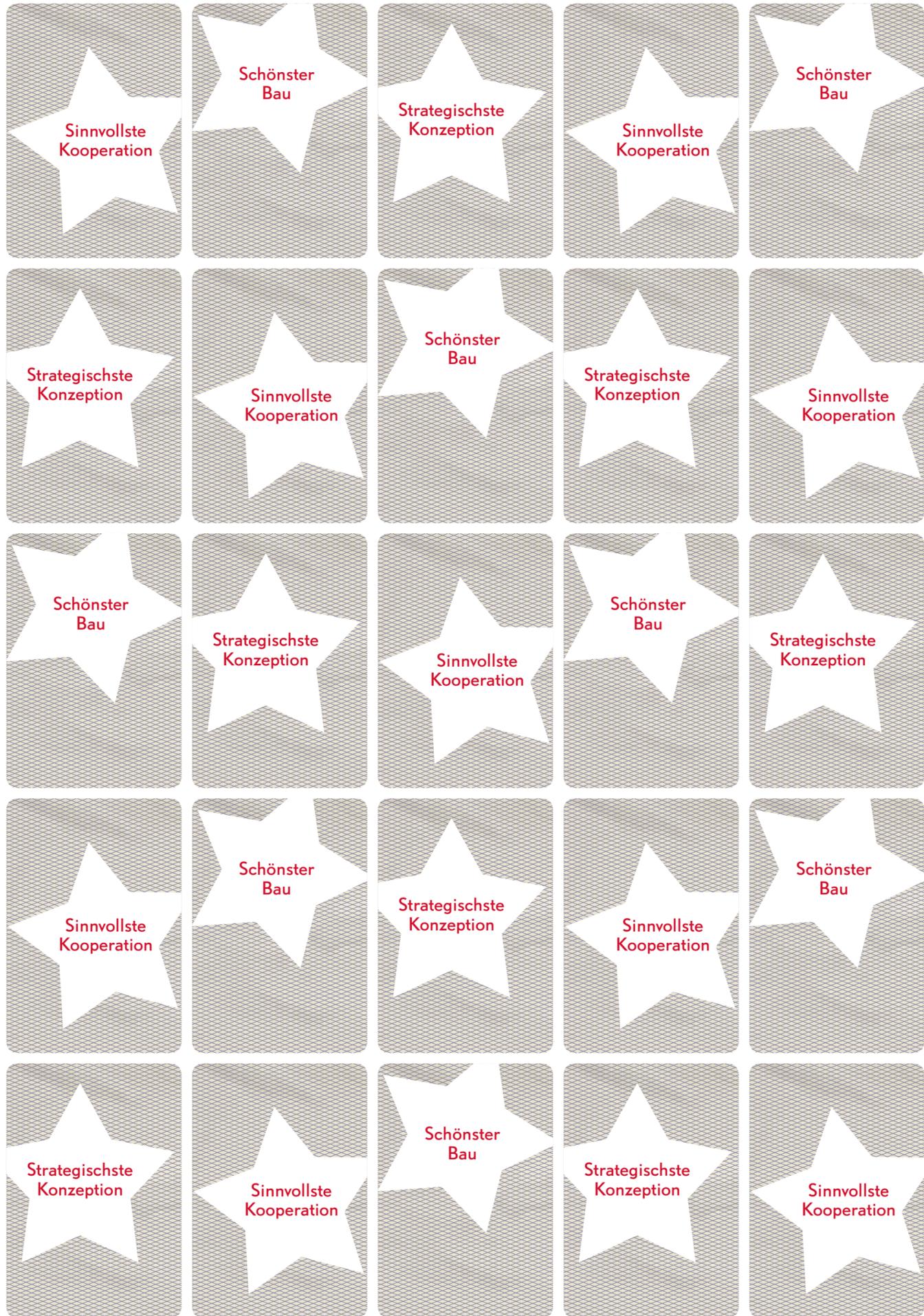
Ressourcen

Das Parlament legt ein neues Programm für Bürgerbeteiligung auf. Es stehen demnach zusätzliche Mittel zur Verfügung, die Meinung der Bevölkerung einzuholen.

Ressourcen

Die Verwaltung unterstützt öffentlich-private Partnerschaften mit Unternehmen. Sie erhofft sich, dadurch die Wirtschaft zu fördern und zugleich Kosten einzusparen.





REGION

Die Region soll besser passierbar und dafür der Grenzstraßenverkehr ausgebaut werden. Das ermöglicht eine engere Zusammenarbeit, da es die Wege zu den Nachbarn verkürzt und den Handel verstärkt.

REGION

Um die Zukunft des Planeten besorgt, hat sich die Region entschlossen, die Energie-wende einzuläuten. Seitdem wird nach Möglichkeiten gesucht, vor Ort erneuerbare Energien und nachhaltige Versorgungskonzepte zu fördern.

REGION

Um für die digitale Zukunft gewappnet zu sein, treibt die Region den Breitbandausbau voran. Er verspricht ungeahnte Möglichkeiten der netzbasierten Zusammenarbeit, IT-Geschäftsmodelle, aber auch bessere Überwachungsmöglichkeiten.

REGION

Die soziale Infrastruktur der Region wird ausgebaut. Wohnungsbau, Gesundheitsversorgung und Bildungseinrichtungen stehen dabei im Fokus. Neue Mietwohnungen, Krankenhäuser, Schulen, Hochschulen und Bibliotheken sind in Planung.

REGION

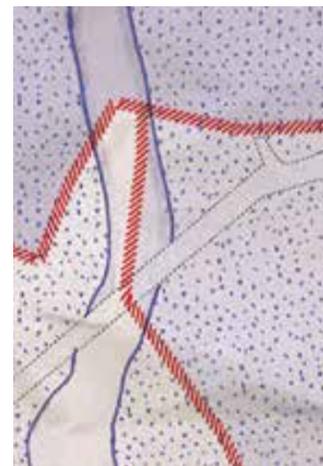
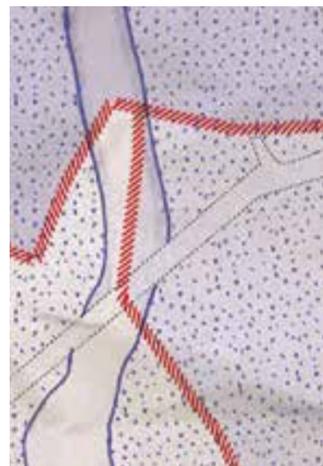
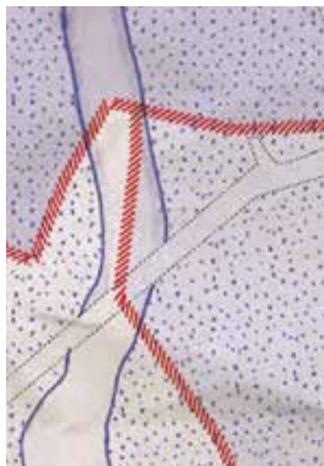
Um den Autoverkehr einzudämmen, aber den Grenzverkehr zu beleben, sind in der Region neue Bus- und Bahnstrecken sowie Fahrradwege geplant. Diese Verkehrsmittel sollen intelligent miteinander verknüpft werden und die Umwelt schonen.

REGION

Die Wasserversorgung der Region soll privatisiert werden. Dafür muss die Trinkwasserinfrastruktur erneuert, doch auch der Wasserbedarf der Industrie berücksichtigt werden.

BRA
VO
!

BRA
VO
!



»GRENZGÄNGER« SPIELANLEITUNG

ZIEL DES SPIELS

Entwickeln Sie ein gemeinsames Leitbild für die Grenzregion, während Sie sich mit Ihren Mitspielern einer planerischen Herausforderung stellen.

I VORSPIEL

Die drei Spieler benötigen jeweils eine Spielfigur, Knetwachs sowie die 60 Spielkarten.

3 Länderkarten
6 Szenariokarten
6 Regionskarten
18 Problemkarten
(6 Ressourcen, 6 Hindernis,
6 Blick von außen)
27 Bewertungskarten
(9 Schönster Bau, 9 Sinnvollste Kooperation,
9 Strategischste Konzeption)

Der Moderator benötigt Zettel und Stift, da er die wichtigsten Spielzüge für die spätere Reflexion dokumentiert. Und schon geht's los!

II SORTIEREN

Jeder Spieler zieht eine Länderkarte. A, B oder C ist nun sein Territorium, auf dem er seine Spielfigur platziert.

Danach zieht jeder Spieler eine Szenariokarte und liest sie laut vor. Sie stellt das gesamte Spiel über die Situation seines Landes dar.

Im nächsten Schritt formt jeder Spieler aus Knetwachs seinen Lieblingsort und berichtet, warum er den Ort in seinem Land so sehr schätzt.

Schließlich zieht der Moderator eine Regionskarte und liest sie laut vor. Sie bildet das gesamte Spiel über die planerische Herausforderung, die zu bearbeiten ist.

III AGIEREN

Nachdem die Regionskarte vorgestellt ist, beginnt die Entwicklung des Dreiländerecks. Der Moderator dokumentiert die wichtigsten Spielzüge und erinnert die Spieler – wenn nötig – an die gemeinsame planerische Herausforderung.

Es werden insgesamt drei Runden gespielt, in denen jeder Spieler einmal baut, besucht und bewertet. So entwickelt sich das individuelle Gesicht der Grenzregion.

1. Bauen

Spieler A zieht eine Problemkarte und liest sie laut vor. Dadurch angeregt, doch ohne die eigene Szenariokarte oder die gemeinsame Regionskarte zu vergessen, knetet er einen Bau und beschreibt ihn. So verfahren auch Spieler B und C.

2. Besuchen

Spieler A besucht ein anderes Land, indem er seine Spielfigur auf das fremde Territorium stellt. Er legt die Gründe für seinen Besuch dar. Spieler B und C tun es ihm gleich.

3. Bewerten

Die Spieler bewerten ihre Aktionen. Es werden der schönste Bau, die sinnvollste Kooperation und die strategischste Konzeption prämiert, die der Grenzregion dienen. Sich selbst auszuzeichnen, ist möglich. Jede Wahl ist zu begründen.

Die Spieler suchen nach den drei Runden einen Namen für das Dreiländereck, der die gemeinsame Entwicklung zusammenfasst. Sie können auch ein Regionsmotto formulieren, das sich aus den Bauten, Besuchen und Bewertungen ableitet.

IV REFLEKTIEREN

Mithilfe des Moderators, der die wichtigsten Spielzüge schriftlich dokumentiert, reflektieren die Spieler gemeinsam das Geschehen.

1. Bewertung

Wer hat die meisten Punkte gesammelt? Wer hat in welcher Kategorie die meisten Punkte erreicht? Wie beeinflusste die Punktevergabe den Spielverlauf?

2. Bewegung

Wie wurde auf die Regionskarte, also auf die gemeinsame Herausforderung reagiert? Was ist dadurch in der Grenzregion entstanden? Wie wurde das Zusammenspiel erlebt?

3. Bedeutung

Wie verhalten sich die Spielerfahrungen zu alltäglichen Erfahrungen? Was lässt sich bei Infrastrukturprojekten oder Bürgerbeteiligung verbessern? Was wurde gelernt oder vermisst?

Wenn gewünscht, kann der Moderator auch die Reflexion dokumentieren und den Spielern zur Verfügung stellen.

V NACHSPIEL

Und schon wieder alles vorbei? Nein! Wird ein real geplantes und den Spielern bekanntes Infrastrukturprojekt zur tatsächlichen Herausforderung, kann dieses anstatt einer Regionskarte das Spiel bestimmen. Das Spiel ist flexibel einsetzbar und kennt nur einen Sieger: jeden Weltverbesserer.

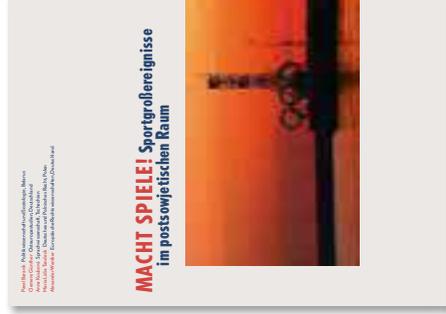
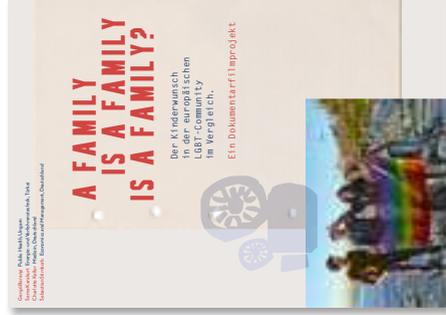
Alexandra Ioan Public Policy, Rumänien
Philip Kovce Wirtschaftswissenschaften und Philosophie, Deutschland
Bianca Rancea Politikwissenschaft, Rumänien
Björn Verse Public Policy, Deutschland

DER WEG IST DAS ZIEL BÜRGERBETEILIGUNG BEI INFRASTRUKTURPROJEKTEN IN GRENZREGIONEN



»Eine Spielanleitung«

Im Rahmen von Projekt Europa 2013/14 wurden folgende Projektberichte veröffentlicht und sind bei Bedarf auch einzeln erhältlich:



Jahrespublikation des Studienkollegs zu Berlin
Herausgeber Studienkolleg zu Berlin | Jägerstr. 22/23 | 10117 Berlin | www.studienkolleg-zu-berlin.de
Studienstiftung des deutschen Volkes e. V., Ahnrstr. 41, 53175 Bonn, Vereinsregister Amtsgericht Bonn,
VR Nr. 2033 Leiterin der Geschäftsstelle Dr. Valeska Bopp-Filimonov Gestaltung Manja Hellpap
Redaktion und Fotografien Stipendiatinnen und Stipendiaten des Studienkollegs zu Berlin 2013/14

